



Débats de la Chambre des communes

VOLUME 133

NUMÉRO 121

1^{ère} SESSION

35^e LÉGISLATURE

Le vendredi 4 novembre 1994

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

CHAMBRE DES COMMUNES

Le vendredi 4 novembre 1994

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME

L'hon. Arthur C. Eggleton (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Russell MacLellan (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux, en tant que Canadien de l'Atlantique, de pouvoir intervenir dans le débat sur ce projet de loi très important.

(1005)

Je veux me prononcer en faveur du projet de loi sur la sûreté du transport maritime et expliquer aux députés qu'il est nécessaire d'adopter une seule loi exhaustive permettant de prévenir les actes de violence qui pourraient nuire aux intérêts du secteur maritime du Canada.

Le Canada est, dans une large mesure, un asile contre la violence qui sévit dans de nombreuses autres parties du monde. Afin de maintenir ce climat de sécurité, nous devons toutefois, comme nous l'enseignons à nos enfants, rester aux aguets et éviter le danger. Il vaut beaucoup mieux prévenir la violence que d'en subir les conséquences. Les Canadiens, comme le démontrent leur horreur de la violence et leur appui au renforcement des mesures de contrôle des armes à feu, veulent mettre fin aux pertes inutiles et aux tragédies causées par des actes de violence que l'on aurait pu prévenir.

La Loi sur la sûreté du transport maritime aidera à prévenir les pertes inutiles au Canada, à protéger le système de transport maritime ainsi que les exploitants, les utilisateurs, les employés et les personnes qui en dépendent. Le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui reconnaît que le Canada ne fait pas actuellement face à de graves menaces, mais il reconnaît également que des menaces existent et que, pour réduire au minimum les possibilités de blessures, nous devons être prêts à affronter ces dangers dès qu'ils se manifestent.

La sûreté est excellente dans les endroits placés sous le contrôle de la Société canadienne des ports, particulièrement au port de

Vancouver où les exploitants de bâtiments et du port pratiquent la sûreté coopérative. Toutefois, ce projet de loi permettra de faire en sorte que le Canada soit doté d'un cadre législatif approprié qui lui permettra de mettre en oeuvre des mesures de sûreté de base partout où elles sont exigées, tout en conservant la possibilité de réagir rapidement si le danger augmente.

Même si des lois existent déjà qui permettent au ministre des Transports de prendre des mesures pour prévenir les actes de violence qui surviennent dans le transport aérien et ferroviaire, les députés devraient se préoccuper du fait qu'il n'existe pas, à l'heure actuelle, une loi globale au Canada autorisant le gouvernement à prendre des mesures de sûreté préventives pour protéger les intérêts maritimes du Canada.

Le Canada a appuyé et promu l'adoption volontaire de mesures de sûreté internationales conclues pour protéger les passagers et les équipages à bord des navires. Le recours à ces mesures au Canada et dans d'autres pays a toutefois manqué d'uniformité. Notre industrie maritime, ainsi que les personnes qu'elle touche, restent vulnérables.

Dans leur état actuel, les dispositions législatives sur la sûreté du transport maritime sont fragmentées et inadéquates. Des lois différentes s'appliquent selon l'État du pavillon, le type de bâtiment, le port, la voie maritime et l'installation maritime.

Aucune loi canadienne ne vise expressément à prévenir les actes de violence et aucune loi canadienne ne relie les diverses composantes de l'industrie maritime de façon à fournir le moyen approprié et opportun nécessaire pour répondre à des menaces à la sûreté.

La diversité des lois qui pourraient s'appliquer à tout bâtiment, installation, voie maritime ou personne, selon l'emplacement ou le segment de l'industrie maritime visé, sert à retarder plutôt qu'à accélérer la réaction à des situations menaçantes.

En plus de semer la confusion dans ces situations, l'absence d'un instrument législatif approprié en matière de sûreté maritime ne permet pas de réagir efficacement dans ces conditions. Le recours à des cadres juridiques différents pour assurer la sécurité entraînerait la création de régimes de sûreté différents, ce qui favoriserait la confusion, la non-observation des lois et une augmentation des coûts.

En examinant des solutions au manque de pouvoirs en matière de sûreté préventive, le gouvernement a envisagé d'avoir recours aux lois existantes et s'est aperçu que ces lois étaient incapables de répondre à la tâche.

Par exemple, la Loi sur les mesures d'urgence, tout en permettant de prendre des mesures préventives, s'applique seulement lorsque l'état d'urgence a été déclaré. Cela limite son utilité en matière de prévention. De plus, les députés se rappelleront que

Initiatives ministérielles

cette loi n'a pas été invoquée même durant la crise du golfe Persique en 1991.

(1010)

Le Code criminel et la Loi sur les infractions en matière de sécurité, même s'ils donnent le pouvoir de réagir à des atteintes à la sûreté, n'autorisent pas des mesures préventives.

La Loi sur la marine marchande du Canada est essentiellement axée sur la protection de la vie en mer et sur la protection de l'environnement marin, mais elle ne se rapporte pas à la protection contre les actes de violence dans le contexte global de l'industrie maritime.

La Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur les commissions de port, la Loi concernant les commissaires du havre de Toronto, la Loi des commissaires du havre de Hamilton, la Loi sur les ports et installations de ports publics et la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, à part leurs limites juridiques et territoriales évidentes, ne prévoient pas de pouvoir précis ou de capacité d'application particulière en ce qui a trait aux mesures de sûreté préventive.

Avant de mettre de l'avant les propositions aujourd'hui à l'étude, le gouvernement a également considéré des méthodes non législatives de prévenir les actes de violence contre des cibles maritimes. Cette démarche soulève toutefois une vaste gamme de problèmes. Si l'on considère les possibilités d'auto-réglementation, le fait que le secteur des bâtiments au long cours de l'industrie est pour une large part sous pavillon étranger créerait des conditions inégales entre les bâtiments, et rendrait cette mesure inapplicable.

Les ports canadiens sont exploités dans le cadre de régimes à propriété mixte ayant à respecter diverses lois et différents pouvoirs; l'égalité d'application des exigences, dans le cadre de l'auto-réglementation, serait également impossible à atteindre dans le cas des ports de ce genre. Il serait irréaliste de croire que l'observation volontaire ou l'auto-réglementation pourrait assurer une réaction rapide et uniforme à toute menace dans une industrie aussi diversifiée.

En effet, comme je l'ai déjà mentionné, malgré la performance de la police de Ports Canada et de la North West CruiseShip Association, l'observation volontaires des mesures de sûreté maritime au Canada, et ailleurs dans le monde, a été généralement faible. Il apparaît donc qu'il n'existe pas d'autres solutions de rechange utiles que la réglementation, le niveau élevé de non-observation des normes de sûreté volontaires applicables aux transporteurs de passagers internationaux, et l'opinion prédominante dans les autres principaux secteurs commerciaux de cette industrie selon laquelle il n'existe pas de besoin de réglementation préventive en raison de l'absence actuelle de danger, renforcent encore davantage le besoin de mettre au point des mesures de préparation réglementées en cas de danger. Ce n'est pas parce qu'il n'existe aucune menace à l'heure actuelle au Canada que nous ne devons pas nous préparer à une telle éventualité.

À part l'adoption d'une seule nouvelle loi, d'autres options ont également été considérées, notamment la conservation du régime actuel, la modification de la législation sur le transport

maritime en changeant une loi à la fois et la modification de toutes les lois sur la sûreté du transport maritime existantes grâce à un projet de loi omnibus.

Après un examen approfondi des diverses options permettant d'atteindre des niveaux de sûreté appropriés dans le système de transport maritime, notamment l'observation volontaire, l'auto-réglementation et diverses solutions de rechange législatives, le gouvernement a conclu que la méthode la plus raisonnable, efficace et efficiente était l'adoption d'une loi globale sur la sûreté du transport maritime. Cette mesure législative a été étudiée attentivement par le ministère des Transports avant d'être présentée. La Loi sur la sûreté du transport maritime est une loi globale de ce genre qui répond au besoin que j'ai mentionné plus tôt. Elle englobe tous les pouvoirs et dispositions appropriés en matière de sûreté dans un seul document, ce qui en facilite la mise à jour et l'observation.

Cette loi pourra être mise en oeuvre et appliquée de façon uniforme et équitable et, au besoin, elle peut s'appliquer à tous les éléments de cette industrie au Canada, quels que soient leur emplacement ou leur nationalité. Elle donnera au gouvernement le pouvoir de réagir rapidement et adéquatement à l'évolution des conditions de menace.

(1015)

La Loi sur la sûreté du transport maritime ne s'applique pas aux bâtiments ni aux installations maritimes qui relèvent du ministre de la Défense nationale. Les bâtiments et les installations gouvernementales qui ne se prêtent pas à des activités commerciales ne seront pas assujettis au règlement parce qu'ils sont suffisamment protégés par la politique gouvernementale en matière de sécurité et la capacité du gouvernement de les contrôler directement. Les bateaux de plaisance, les bâtiments de pêche et les petits ports et bâtiments commerciaux ne seront pas visés par le règlement parce qu'ils ne sont pas des cibles aussi attractives que les autres segments de l'industrie pour les terroristes.

L'industrie des navires de croisière internationale et les ports où s'exerce cette activité seront la principale priorité du règlement une fois que la loi sera en vigueur. À l'exception de relativement peu d'agences comme la North West CruiseShip Association, l'observation volontaire des normes de sûreté internationales par l'industrie des navires de croisière pendant qu'ils sont au Canada a manqué d'uniformité, en partie, sans doute, en raison de la perception d'une absence de menace ici.

Je ne crois pas que cette perception soit juste.

M. Anderson: C'est toute une impression.

M. MacLellan: Cette priorité est conforme à l'engagement du Canada de respecter les normes concrètes élaborées par l'Organisation maritime internationale et la détermination du gouvernement actuel à empêcher que les actes violents perpétrés contre les passagers de navires de croisière ailleurs dans le monde ne se répètent au Canada.

Ce projet de loi est d'une grande importance pour le Canada atlantique, région qui profite de retombées considérables engendrées par les navires de croisière en visite. Par ailleurs, l'industrie des navires de croisière sur la côte ouest et sur la côte est revêt une grande importance pour notre pays. Nous sommes fiers

Initiatives ministérielles

de montrer les beautés et les avantages de notre pays aux visiteurs.

Les gens du monde entier savent que le Canada est en endroit sûr et qu'ils peuvent avoir l'esprit tranquille pendant leur séjour chez nous, y compris au large de nos côtes.

Je ne crois pas que nous puissions laisser tomber ces gens. Nous devons maintenir notre réputation et être prêts à protéger les visiteurs. C'est exactement ce que cette importante mesure législative nous permettra de faire.

Les grands bâtiments commerciaux, les ports et les autres installations maritimes qui les desservent sont la deuxième priorité dans le cadre du règlement sur la sûreté préventive. Les navires de marchandises qui transportent des substances dangereuses et les traversiers et ports où un grand nombre de gens peuvent être exposés au danger devraient être adéquatement préparés à répondre à des menaces à la sûreté. Le règlement envisagé pour ce segment de l'industrie maritime vise essentiellement le domaine de la planification des mesures d'urgence.

Il ne faut pas attendre qu'une catastrophe se soit produite pour adopter une loi préventive. Il faut le faire avant que ne se produise une telle catastrophe. Je prie donc instamment mes collègues de la Chambre d'appuyer ce projet de loi afin d'établir un cadre de sûreté préventive capable de fournir au bon moment une protection appropriée aux Canadiens et aux intérêts maritimes canadiens.

M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, le projet de loi C-38 est un projet de loi de nature administrative qui raffermit certaines règles se rapportant à la sécurité à bord des navires de passagers, des traversiers et d'autres types de navires. Il est équivalent, pour le transport maritime, à d'autres lois qui existent depuis un certain temps déjà sur le transport aérien. Il harmonise les règles canadiennes sur le transport maritime aux règles qui existent déjà en Grande-Bretagne, aux États-Unis et dans plusieurs pays méditerranéens qui se sentent particulièrement menacés.

(1020)

Dans le projet de loi initial, les communications avec les utilisateurs et d'autres groupes suscitaient certaines préoccupations. Cependant, des amendements apportés au moment de l'étude en comité ont éliminé presque toutes ces préoccupations.

Le Parti réformiste appuie ce projet de loi et n'a pas l'intention de proposer de nouveaux amendements. Il n'y aura pas non plus d'autres députés réformistes qui interviendront dans le débat. Apparemment, tous les partis appuient le projet de loi tel que modifié.

Il est très ironique que nous disposions de tant de temps pour discuter de projets de loi sur lesquels il n'y a pas de profondes divergences d'opinions, mais que, le printemps dernier, le gouvernement ait jugé bon d'invoquer la clôture sur d'autres projets de loi très controversés. Le dictionnaire définit l'outrage comme étant une injure, de parole ou de fait, extrêmement grave. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux estimaient que la clôture était outrageante. Pour d'obscures raisons, il semble que leur opinion ait changé lorsqu'ils sont passés du côté gouvernemental. Personnellement, je souscris à leur ancienne opinion.

J'irais même plus loin en disant que la clôture est encore pire que l'outrage.

Puisque le projet de loi C-38 est sous la responsabilité du ministère des Transports, arrêtons-nous un peu à d'autres mesures dont ce ministère est responsable.

Pendant la dernière campagne électorale, les libéraux cherchaient des moyens pour se présenter sous un jour favorable. Ils ont trouvé le contrat concernant l'aéroport Pearson. Ils ont déclaré que ce contrat était pourri et qu'il était le fruit de tractations véreuses entre les conservateurs et leurs amis. Ils ont déclaré que s'ils formaient le gouvernement, ils feraient enquête sur le contrat, révéleraient au grand jour les méfaits qui avaient été commis et annuleraient le contrat.

Ils ont oublié certains détails en remplissant leur promesse. Ils n'ont jamais exposé de méfaits au grand jour. Y en a-t-il eu? Nous l'ignorons. Savent-ils quelque chose? Il y a deux possibilités. La première, c'est qu'à l'issue de l'enquête prétendument indépendante, ils n'ont pu découvrir rien de répréhensible. Dans ce cas, ils avaient un problème. Après avoir jeté les hauts cris en dénonçant le contrat de l'aéroport Pearson, il serait embarrassant pour eux d'admettre qu'ils avaient tort.

La solution au problème consistait à maintenir qu'il s'agissait d'un mauvais contrat, à l'annuler et à veiller à ce que la loi empêche tout recours aux tribunaux de la part des détenteurs du contrat qui pourraient y démontrer que le contrat n'avait rien de mauvais. L'autre possibilité, c'est qu'ils ont découvert beaucoup à redire à la façon dont le contrat avait été obtenu, mais que la partie coupable résidait dans les éléments liés aux libéraux parmi les détenteurs du contrat. Comme il ne serait pas bon que cela soit dévoilé devant les tribunaux, la même solution s'imposait.

À l'étape de l'étude en comité du projet de loi C-22, j'ai proposé un amendement qui aurait eu pour effet d'assujettir tout règlement financier à l'examen du Comité permanent des transports. Cela aurait permis de rendre publics les montants de dédommagement et leurs destinataires, car le public a certainement le droit de savoir comment toute cette affaire était conduite. Les membres ministériels ont refusé. J'ai proposé de nouveau le même amendement à l'étape de la troisième lecture, mais là encore les députés ministériels l'ont rejeté.

Ce qui était en jeu, ce n'est pas tant le contrat de l'aéroport Pearson que les droits fondamentaux des Canadiens, qu'il s'agisse de sociétés ou de particuliers. Si le gouvernement peut révoquer arbitrairement les droits de quelqu'un comme il l'a fait dans le cas des détenteurs du contrat de l'aéroport Pearson, il peut le faire dans le cas de n'importe qui, n'importe où, dans n'importe quelle situation. Peut-être même en ce qui concerne l'application des dispositions de la Loi sur la sûreté du transport maritime. C'est tout ce qu'il y a de plus méprisable.

Si les agissements douteux se limitaient au domaine des transports, cela pourrait encore passer. Dans ce cas, nous pourrions probablement accepter le projet de loi C-38 sans faire de difficulté. Or, révoquer les droits des Canadiens ou ne pas tenir compte de leurs droits et de leurs besoins semble être une tendance générale chez ce nouveau gouvernement libéral avec sa nouvelle perspective. Cela veut dire que nous devons examiner beaucoup plus attentivement cette attitude qui se fait jour chez le

Initiatives ministérielles

Cabinet libéral afin de déterminer en quoi consiste réellement son programme d'action.

Songeons par exemple à la conduite du ministre du Patrimoine canadien à propos de qui nous avons découvert récemment qu'il s'était ingéré dans les activités du CRTC. Un examen plus approfondi a révélé que ce n'était pas la première fois qu'il agissait ainsi. C'est tout ce qu'il y a de plus méprisable, et cela justifie en outre les doutes que m'inspirent les libéraux à tous égards, y compris le projet de loi C-38.

Le ministre du Développement des ressources humaines a récemment emprunté un élément de la politique du Parti réformiste en matière d'enseignement postsecondaire. Nous avons préconisé la création d'un système de bons d'échange pour canaliser les fonds fédéraux vers les universités en les mettant entre les mains des étudiants qui les verseraient à l'université de leur choix. Cela n'aurait fait ni augmenter ni diminuer les frais de scolarités des étudiants. Cette mesure se voulait simplement un moyen plus efficace de faire en sorte que les universités répondent mieux aux besoins des étudiants.

(1025)

Le ministre, en reprenant cette page de notre programme, a dû en laisser la majeure partie derrière. Sa proposition veut qu'on délivre un bon, qui est en fait un prêt à rembourser au gouvernement, et qu'on réduise ensuite les paiements de transfert du gouvernement fédéral au titre de l'enseignement supérieur. Cela aurait pour résultat, en réalité, de faire doubler les frais de scolarité pour les étudiants, qui ont déjà du mal à payer leurs études. C'est méprisable.

Le projet de loi C-38 porte sur la sécurité de ceux qui naviguent sur les océans. Dans ce contexte, voyons ce que le ministre des Pêches et des Océans a fait récemment, ou plutôt ce qu'il n'a pas fait. Des millions de saumons sont disparus sur la côte ouest. Même si on ne retrouve jamais ce que sont devenus ces saumons, nous prenons tous les jours connaissance de quelques indices montrant que le ministre a refusé de tenir compte de recommandations faites à son ministère qui auraient permis de prévenir ce problème. C'est profondément méprisable.

Le projet de loi C-38 porte avant tout sur la sécurité et la sûreté. La santé et la sécurité des Canadiens ont fait l'objet récemment d'un projet de loi proposé par le député de Calgary-Nord-Est et portant sur le dépistage du VIH chez les candidats à l'immigration. Même si quelques libéraux étaient prêts à se démarquer et à appuyer le projet de loi, la majorité, sous la conduite du ministre de l'Immigration, a rejeté, si incroyablement que ce puisse être, cette mesure fondamentale qui visait à assurer la santé et la sécurité des Canadiens. Cela dépasse l'entendement.

Les mesures d'exécution prévues par le projet de loi sur la sûreté du transport maritime relèveront en partie de la justice. Examinons donc l'intégrité du ministre de la Justice. C'est ce même ministre qui a voulu présenter de nouvelles dispositions législatives restreignant l'utilisation des armes à feu, et ce, sans avoir la moindre preuve que cela aiderait à enrayer l'utilisation des armes à feu à des fins criminelles.

C'est ce ministre qui a dit qu'il ne légiférerait pas en fonction des nombres, mais qu'il ferait ce qu'il estime être dans l'intérêt des Canadiens. Ce que cela signifie, c'est qu'il ne se soucie guère

de ce que veulent les Canadiens, qu'il sait ce qui est le meilleur pour eux. C'est une perspective plutôt effrayante. Ce même ministre pourrait intervenir dans des décisions qui mettent en question des aspects du projet de loi C-38. Je trouve l'attitude du ministre très méprisable.

On n'a pas encore entendu parler du moment où le gouvernement inclura les préoccupations autochtones dans ce projet de loi. Il se pourrait fort bien que, par suite du règlement de revendications territoriales, certains ports finissent par appartenir à un groupe autochtone. Si c'était le cas, le ministre des Transports devrait travailler en consultation avec le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien qui, du point de vue de l'équité législative, présente le pire dossier de tous les ministres dont il a été question jusqu'à maintenant.

C'est en effet lui qui a présenté les projets de loi C-33 et C-34. Ces deux mesures législatives ont été adoptées à toute vapeur à la Chambre des communes, à tel point que les libéraux ont invoqué la clôture pour en achever l'étude, alors que même des autochtones continuaient d'écrire pour nous faire part de leurs réserves à ce sujet. Si le règlement des revendications territoriales prévu dans ces projets de loi constituait un précédent pour tous les autochtones du Canada, nous aurions besoin d'une superficie quatre fois plus grande que celle de ma province, la Colombie-Britannique, pour régler leurs revendications. Ces projets de loi établissent un niveau d'autonomie gouvernementale sans précédent et semblent avoir soustrait à la Charte des droits et libertés les autochtones qu'ils visent. Ce genre de mesure et d'attitude est pire que du mépris.

Le premier ministre est, en dernière analyse, responsable de tous les ministres et de tous les projets de loi. Le projet de loi C-38 ne fait pas exception. C'est lui qui a récemment prétendu avoir consulté le conseiller en éthique, mais qui ne lui avait en fait jamais parlé. Il a dit plus tard qu'il ne l'avait pas rencontré personnellement, mais qu'il avait chargé un de ses collaborateurs de le faire. Le premier ministre a ensuite fait allusion à des conseils qu'il aurait reçus du conseiller en éthique. Or nous apprenons maintenant que personne n'a consulté le conseiller en éthique. Voilà qui montre l'intégrité de celui à qui incombe la responsabilité du projet de loi C-38. Ce n'est pas seulement troublant, c'est pire que du mépris.

Parlons maintenant du Comité permanent des transports, qui s'est penché sur le projet de loi C-38. Lors d'une réunion tenue il n'y a pas longtemps, les membres du comité ont élu des présidents et des vice-présidents pour le comité. À cette réunion, j'ai demandé que le scrutin soit secret pour ces élections. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports s'y est opposé, alléguant que le Parti réformiste cherchait à faire adopter par le comité des pratiques inacceptables fondées sur le secret.

J'ai dû faire remarquer au secrétaire parlementaire que cette façon de procéder a, en fait, été recommandée dans le petit livre rouge des libéraux. Qui plus est, c'est par cette méthode même que le Président de la Chambre est élu.

(1030)

Ma motion a été rejetée et les libéraux ont encore élu, au poste de vice-président du Comité des transports, un député du parti voué à l'éclatement de notre pays. Cette façon de procéder a été

Initiatives ministérielles

appliquée pour tous les comités. Je trouve que c'est encore pire que du mépris.

J'ai dit au début de mon intervention que j'appuierais le projet de loi C-38, et je le ferai. Cela est dû en partie au fait qu'on a tenu compte des préoccupations des usagers.

Il y a une certaine dose d'intégrité chez nos vis-à-vis. Il y a de l'espoir. Quelques députés ministériels ont en effet choisi de voter en faveur du projet de loi sur l'imposition de tests de dépistage du VIH aux immigrants. Sous réserve du mode de scrutin des vice-présidents du Comité des transports, il semble que ce dernier s'efforce la plupart du temps de résoudre les problèmes des Canadiens; ce qui s'explique sans doute par le fait qu'aucun ministre ne siège aux comités. C'est pourquoi je vais continuer d'appuyer le projet de loi, mais je ne vais pas cesser pour autant de croire que les mesures et les attitudes de nombre de ministres sont pires que du mépris.

[Français]

M. Paul Mercier (Blainville—Deux—Montagnes, BQ): Monsieur le Président, le projet de loi C-38 concernant la sûreté du transport maritime, que nous examinons en ce moment, répond à une évidente nécessité. Notre parti est d'accord sur le principe de cette loi et en approuve les modalités. Je n'abuserai donc pas du temps de mes collègues et me contenterai de rappeler brièvement les objectifs, les grandes lignes et l'accueil que lui ont fait les intervenants et, contrairement à mon prédécesseur, je ne me perdrai pas dans des considérations autres que celles qui concernent le projet de loi C-38.

Premièrement, les objectifs. L'objectif du projet de loi est d'instaurer pour le secteur maritime les mêmes principes de sécurité que dans l'aviation et dans le transport ferroviaire. Bien que des mesures de sécurité à l'embarquement existent dans le transport ferroviaire et aérien, il n'en existe aucune pour le transport maritime. Le gouvernement ne peut donc pas intervenir dans les situations d'urgence où un navire est menacé par des activités illicites ou lorsqu'un navire pose un risque pour une installation portuaire.

La législation vise surtout le transport des passagers. Les mesures de contrôle seront mises en application dans les ports, pour s'assurer que des armes ou autres engins explosifs ne seront pas transportés à bord. Cette mesure vise à éviter les détournements de navire, le sabotage et la prise d'otages.

On se rappelle tous la tragédie de l'Achille Lauro, où un groupe de terroristes palestiniens, il y a une dizaine d'années—on aura mis un certain temps à réagir—s'était emparé d'un navire grec par la force et avait pris les passagers et l'équipage en otage. Depuis ce temps, l'Organisation maritime internationale a établi des normes de sécurité à mettre en place aux installations portuaires et sur les navires: ces normes, élaborées en 1986, ont été ratifiées par le Canada en 1993. L'actuel projet de loi vise à mettre en application ces mesures de sécurité.

Notons que 85 p. 100 des passagers de croisière sont des Américains et que le gouvernement américain effectue une surveillance des mesures de sécurité portuaires à travers le monde. Dans certains cas, il peut recommander à sa population d'éviter certains ports. Garantir la sécurité dans nos installations portuaires, c'est donc aussi protéger notre industrie touristique.

Le projet de loi met en place la structure de la législation et permet au ministre de réglementer pour interdire l'entrée de navires en eaux canadiennes et détourner les navires suspects vers des installations sécuritaires. Par exemple, un navire sur lequel il y aurait un appel à la bombe serait dirigé, avant d'être fouillé par les autorités canadiennes, vers des installations où il constituerait une menace moins grande qu'ailleurs à la sécurité des personnes, des bâtiments et des installations portuaires.

Le projet de loi interdit aux passagers et à l'équipage de transporter des armes ou des matières pouvant servir d'armes, telles que des matières explosives. Tous les navires en eaux canadiennes seront assujettis à cette loi, pavillon canadien ou étranger. Les armateurs et les autorités portuaires devront mettre en place un dispositif de sécurité, incluant des détecteurs, semblable à celui qu'on a dans nos aéroports. De plus, les installations portuaires et les plates-formes de forage seront assujetties à cette loi. Évidemment, les installations et les navires de la Défense nationale seront exemptés.

(1035)

La loi aura des dents. Pour les personnes morales, l'amende maximale sera de 200 000 \$. J'ajoute que le projet de loi est bien accepté par le milieu; l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Société canadienne des ports l'approuvent entièrement.

Pour ces raisons, le Bloc québécois appuiera le projet de loi C-38.

[Traduction]

Mme Dianne Brushett (Cumberland—Colchester, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais, si vous me le permettez, ajouter ma voix à celle des députés qui se sont prononcés aujourd'hui en faveur du projet de loi C-50, Loi concernant la sûreté du transport maritime.

La Loi concernant la sûreté du transport maritime vise principalement à prévenir les actes de violence qui pourraient se produire en cas de perte de vies ou de déficience du système national de transport. Néanmoins, il faut aussi considérer l'aspect financier du projet de loi dont nous sommes saisis.

L'actuel gouvernement a la responsabilité et, plus encore, l'obligation de veiller à la sûreté du transport maritime, et ce, non seulement pour les Canadiens, mais également pour les hôtes et les visiteurs de notre grand pays.

Le gouvernement du Canada a promis que les règlements d'exécution de la loi seraient établis après la tenue de consultations plus poussées que d'habitude auprès de toutes les parties intéressées. Ces consultations s'étendront à des organismes qui ont déjà grandement contribué à l'élaboration et à l'application

Initiatives ministérielles

de bonnes pratiques de sécurité au Canada, dont la Société canadienne des ports et la North West CruiseShip Association.

Je suis persuadée que mon collègue, le ministre des Transports, fera en sorte que ces consultations se déroulent avec toute la vigueur voulue afin de trouver la meilleure méthode de protection qui soit, tout en optimisant au maximum la compétitivité du système.

Cette mesure législative a été conçue dans un grand souci de flexibilité, c'est-à-dire que les mesures de sécurité pourront être renforcées lorsque le danger augmentera et que les dépenses en temps et en argent pourront être réduites au minimum lorsqu'il n'y aura aucun danger apparent. Cette approche tient compte du fait que, à l'heure actuelle, les intérêts maritimes du Canada sont peu menacés. En outre, le gouvernement a promis de s'en remettre le plus possible aux meilleures pratiques industrielles et normes de rendement qui soient, de préférence à des spécifications techniques détaillées. Ces engagements du gouvernement auront pour effet de nous doter du meilleur système qui soit à un prix très bas.

Il n'y a pas grand-chose de gratuit dans ce monde. Le mécanisme de réglementation que sous-tend cette mesure législative exigera de l'industrie maritime des ressources financières vraiment très minimes. Nous savons que la plupart des navires à passagers possèdent les ressources techniques et humaines nécessaires pour consentir à ce petit effort, s'ils le veulent.

Malheureusement, vu que le Canada est réputé pour être une destination sûre, un refuge sûr, certains exploitants ont tendance à se montrer moins empressés à respecter les mesures de sécurité. Cette mesure législative amènera les navires à passagers à faire tout ce qu'ils doivent faire, et non seulement le minimum, pour éviter d'être victimes d'atteintes illicites pendant qu'ils sont au Canada.

D'autres éléments de l'industrie, comme les gros navires de charge, les gros navires transbordeurs et les ports qu'ils desservent, devront consacrer un peu de temps à l'élaboration et à la mise à l'essai de plans d'urgence et devront effectuer des inspections de sécurité. Les employés des principaux ports du Canada devront aussi suivre une formation de base en sécurité préventive comme l'exigent les règlements. Bon nombre des ports touchés font déjà des inspections de sécurité et possèdent déjà des plans de sécurité. Certains dépassent même largement les exigences proposées.

(1040)

Dans les cas où les ressources seront limitées, on ne fera sûrement pas plus que ce qui est exigé pour respecter de bonnes pratiques commerciales et administratives. Le gouvernement ira chercher dans son réservoir d'experts, au ministère des Transports, des ressources dans les domaines de la coordination, de la surveillance, de la formation et de l'administration pour que, dans l'ensemble, les efforts de sécurité soient encore plus grands.

L'industrie des croisières internationales rapporte au Canada des centaines de millions de dollars chaque année. Au cours des dix dernières années, cette industrie a augmenté en moyenne de 10 p. 100 par an. Elle n'a jamais montré de signe de ralentisse-

ment. L'Achille Lauro, un paquebot de croisière qui naviguait en mer Méditerranée, a été l'objet d'un acte de violence qui a causé des pertes très importantes, des pertes directes de plus de 300 millions de dollars US pour l'économie de la Grèce. Et on ne compte pas ici les pertes affichées dans les années suivantes, en raison du recouvrement. L'assurance de sécurité préventive que propose ce projet de loi n'est rien, comparativement à des pertes qui pourraient être aussi considérables.

Mes collègues ont fait remarquer que d'autres pays avaient augmenté leur sécurité maritime. Nous savons que les États-Unis, entre autres, ont déjà adopté des mesures législatives en matière de sécurité et qu'ils mettront en application un régime de sécurité maritime probablement cette année. Les États-Unis sont déjà habilités à émettre aux voyageurs des avertissements concernant les destinations où ils considèrent que la sécurité n'est pas suffisante. Je rappelle aux députés qu'environ 85 p. 100 des passagers des croisières, au Canada, sont des Américains. Ils viennent au Canada parce qu'ils s'y sentent en sécurité.

Il serait ridicule de traiter les visiteurs qui viennent ici ou, en fait, les Canadiens qui voyagent dans notre pays, avec moins d'attention et moins de respect que ne le font nos voisins américains. Pourquoi ne pas être de bons hôtes, à l'instar de bon nombre d'autres pays, et ne pas assurer la sécurité qui fait que les gens profitent pleinement de leurs voyages? Compte tenu du coût de la proposition dont nous sommes saisis, je crois que, en ne l'offrant pas à nos visiteurs et aux Canadiens, on agirait comme un hôte qui inviterait des amis dans un grand restaurant, mais qui refuserait de leur donner une menthe digestive à la fin du repas parce qu'elle coûterait trop cher. En n'accordant pas une protection adéquate, on risque de décourager les touristes et de perdre des revenus assez considérables.

La semaine dernière, notre premier ministre a parlé de tourisme au Canada en admettant qu'il consacrerait des sommes importantes, des milliards de dollars, à l'industrie du tourisme pour que de grands congrès et autres événements internationaux et commerciaux se tiennent chez nous. Les participants viendront parce qu'ils se sentent bien et en sécurité au Canada. Ce projet de loi protégerait encore davantage leurs intérêts.

Je ne crois pas que je m'avance trop en affirmant que la sécurité est l'une des principales préoccupations de tous les voyageurs, en fait, de tous les citoyens. Toutes les nations responsables, dont le Canada, ont une panoplie de lois pour assurer la sécurité dans les avions, les trains, les navires et les automobiles. Nous devons maintenant assurer la même sécurité dans le transport maritime. Nous plaçons les gens en situation d'insécurité et même de danger de mort, si nous n'adoptons pas ce projet de loi. Il existe d'autres lois qui régissent le fonctionnement du système de transport, par exemple celles qui portent sur la capacité de conduire, le droit de priorité, les voies navigables, les routes, etc. Les gens ne voyageraient tout simplement pas s'ils craignaient qu'une tragédie ne se produise en route.

Personne ici n'a oublié l'écrasement de l'avion d'Air India. La sécurité dans les transports publics est aussi cruciale qu'un moteur qui flanche ou qu'un conducteur avec facultés affaiblies. Elle constitue un aspect important dont les voyageurs et les touristes ont besoin, qu'ils désirent et que nous devons leur assurer.

Initiatives ministérielles

(1045)

Dans un article du 4 mars portant sur les compagnies de croisière, l'*Evening Times Globe* de Saint John a écrit: «Pour les passagers en provenance de Miami, New York et Los Angeles, la sécurité représente un facteur extrêmement important. Les compagnies de croisière aiment se rendre dans des endroits où elles savent que leurs passagers seront protégés, non seulement contre les voleurs à la tire, mais aussi contre le terrorisme et tout le reste.» La sécurité est leur plus grande priorité. Il ne fait aucun doute que la sécurité est cruciale pour la vie humaine, mais on ne saurait négliger son importance pour la concurrence et l'économie.

J'exhorte les députés à appuyer ce projet de loi et à s'assurer que le Canada bénéficie de cet avantage concurrentiel important. Ainsi, nous ferons en sorte que les visiteurs au Canada puissent jouir de la beauté du pays et de la splendeur de ses paysages, arriver et repartir la tête remplie de souvenirs inoubliables des Canadiens et, surtout, revenir très bientôt au Canada.

J'habite en Nouvelle-Écosse, près de la mer. Des compagnies de croisière s'arrêtent dans nos ports chaque année. Leur désir de mouiller dans ces petits ports pour admirer les paysages uniques et pittoresques ne cesse de s'accroître. Dans l'Est, ce genre de tourisme augmente de 10 p. 100 chaque année et nous comptons le promouvoir encore davantage. Il offre d'énormes possibilités, non seulement sur le plan récréatif, mais également du point de vue économique. Ces gens nous disent dans leurs rapports qu'ils adorent les Canadiens et veulent revenir au Canada.

J'invite fortement mes collègues à appuyer ce projet de loi. Il est impérieux et indispensable que nous servions les Canadiens et les visiteurs avec dignité et en toute sécurité.

L'hon. David Anderson (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de plaisir que j'interviens après les observations très éloquentes de ma collègue qui a décrit l'importance de ce projet de loi du point de vue des gens de la côte est. Je voudrais dire que je suis tout à fait d'accord avec ce qu'elle a dit au sujet de l'importance de cette industrie. Elle est essentielle non seulement pour le Québec, et la région du Golfe du Saint-Laurent, la Nouvelle-Écosse et, en fait, toute la région de l'Atlantique, mais également pour la côte ouest.

Le secrétaire parlementaire a présenté aujourd'hui une mesure habilitante qui permettra la mise en place de règlements, en plus de certaines mesures et règles de sûreté qui n'ont pas autant de poids, notamment sur le plan juridique, que les règlements, mais qui doivent quand même être appliquées. Qu'il s'agisse de règlements ou de mesures et de règles de sûreté, on vise toujours le même objectif, à savoir assurer une plus grande sécurité au sein de l'industrie des croisières au Canada. Je tiens à dire que c'est très important, en fait. Ma collègue a donné, à juste titre, des chiffres à ce sujet. Je pourrais peut-être en répéter un ou deux, mais je voudrais préciser qu'on estime que cette industrie représente 500 millions de dollars pour l'économie canadienne.

Permettez-moi de rappeler à la Chambre que le Canada a un déficit commercial de 8 milliards de dollars par année dans le secteur du tourisme. C'est là une perte de capitaux très importan-

te pour notre pays. Les Canadiens doivent faire tout en leur pouvoir au cours des prochaines années pour redresser l'équilibre et améliorer les débouchés touristiques au Canada. C'est précisément l'objet du projet de loi de mon collègue.

Les navires de croisière exigent certains services portuaires. Victoria et Vancouver en particulier ont la chance de pouvoir profiter des navires étrangers battant pavillon panaméen, hollandais, allemand ou britannique, qui viennent dans notre province et nos ports pour transporter ainsi les gens dans le passage du Nord-Ouest et jusqu'à l'Alaska en fin de compte.

En général, les passagers débarquent à cet endroit, font du tourisme en Alaska ou au Yukon, ce qui est très important pour ces régions, et reviennent ensuite chez eux par avion. Un autre groupe de touristes arrivés par avion monte alors à bord du bateau pour le voyage qui doit les amener à Vancouver et Victoria. Dans notre ville, ils vivent à bord du bateau. Mais quand le bateau fait demi-tour avec un autre équipage, avec un autre groupe de touristes, beaucoup ne repartent pas avec le bateau et restent chez nous quelques jours de plus.

(1050)

Les compagnies de croisière appuient beaucoup les efforts visant à étendre, pour leurs passagers, la période de tourisme au Canada et, devrais-je ajouter, dans la partie adjacente des États-Unis. Nous essayons de faire en sorte que les touristes restent quelque temps en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington en leur proposant des voyages organisés. Je dois dire que les compagnies de croisière font beaucoup d'efforts pour nous aider à retenir ces gens plus longtemps dans notre région. Elles permettent en effet que des matériels publicitaires et des brochures de voyages organisés soient placées à bord de leurs bateaux. Cela aide énormément la position de notre balance des paiements.

Pratiquement tous les bateaux sont immatriculés à l'étranger, la plupart ailleurs qu'aux États-Unis. En fait, la plupart ailleurs qu'en Amérique du Nord. Nous avons en plus quelques bateaux de croisière communément appelés bateaux de poche, d'une capacité d'environ 100 à 200 passagers. Certains ont même une capacité inférieure. Ces bateaux sont également importants. Il y a un nouveau créneau pour des petits bateaux de type yacht privé, qui peuvent transporter entre 50 et 150 passagers. Ce ne sont pas les gros bateaux de croisière auxquels nous sommes habitués. L'industrie prend donc de l'expansion. Des gens exploitent maintenant diverses régions qui étaient auparavant inexploitées.

L'industrie du transport maritime au Canada est en situation de crise depuis plusieurs années à cause de la hausse des coûts, des modifications aux exigences relatives à la propriété canadienne et, bien sûr, en raison d'un autre facteur très important, la récession. Toutefois, comme le disait ma collègue, l'industrie des paquebots de croisière a enregistré dix années consécutives de croissance et une augmentation de 190 p. 100 de son trafic pendant cette période.

En 1991, on a dénombré environ 714 croisières, près de 500 000 embarquements et près de trois quarts de million de passagers en tout, et cette augmentation se poursuit de façon spectaculaire.

Recours au Règlement

Grâce à la législation américaine, il est plus avantageux pour un navire battant pavillon étranger d'utiliser un port canadien, en raison de la loi américaine dite Jones Act qui exige l'utilisation de bateaux américains entre deux ports américains. Il est donc avantageux pour un navire étranger qui se rend en Alaska de mouiller dans un port canadien. Si les navires ne pouvaient le faire, leurs compagnies seraient forcées de se retirer des affaires.

Nous sommes bien conscients de l'importance de la sécurité pour cette industrie. On se souviendra des accidents qui se sont produits, et en particulier des incendies qui ont causé des pertes de vie dans les Antilles. Nous avons tous entendu parler du naufrage tragique du traversier survenu il y a quelques semaines dans la mer Baltique. Cette industrie est extrêmement sensible aux accidents.

Elle est également très vulnérable à la réglementation étrangère. Les députés se souviendront des répercussions que la réglementation américaine a eues, il y a quelques années, sur l'industrie des croisières dans les Antilles après une série d'incendies. Cette réglementation avait essentiellement eu pour effet d'appliquer la législation américaine partout dans les Antilles, indépendamment du pavillon que battaient les navires.

Le projet de loi dont nous sommes saisis vise à mettre en place un système qui permettra de réglementer, de prendre des mesures et des règles de sécurité à l'égard des navires, de manière à protéger la poule aux oeufs d'or. Nous voulons maintenir les coûts de l'industrie à un faible niveau.

Nous croyons que les coûts supplémentaires engendrés par ces mesures seront de moins d'un dollar par personne, probablement de l'ordre de 80c. à 85c., qui d'ailleurs ne seront pas supportés par le contribuable canadien, ni par les ports canadiens mais par l'industrie. J'ajoute que le respect de la réglementation canadienne n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour de nombreuses compagnies de paquebots de croisière, parce qu'elles ont déjà des normes très élevées et que leurs navires sont en tout temps en bon état de navigabilité. Il n'y a donc pas de doute que cette mesure n'impose pas de dépenses majeures qui risqueraient d'avoir des conséquences néfastes pour cette importante industrie.

(1055)

Je ne sais pas exactement combien de temps, mais nous aurons un peu de temps après l'entrée en vigueur de la loi pour consulter l'industrie, analyser les effets de la mesure et déterminer où les coûts peuvent être assumés le plus facilement et quelle est la meilleure façon de procéder. Nous allons veiller à collaborer le plus possible à l'échelle internationale avec les autres organismes de réglementation, pour être bien sûrs que nous respectons toujours les règles internationales.

Nous pourrions montrer aux éventuels touristes que nous avons, au Canada, un système très efficace pour assurer leur sécurité en mer. Des accidents se sont déjà produits au Canada. Des navires de croisière ont déjà frappé des écueils ou subi

d'autres avaries. Il importe pour nous de montrer que nous avons fait ce quelque chose de plus et que nous avons pris les mesures nécessaires à l'égard de cette industrie pour assurer la sécurité des gens.

En tant qu'habitant de la côte ouest, je me joins à mes collègues des autres régions pour appuyer cette mesure législative. Elle vise un objectif primordial, soit d'assurer la sécurité des utilisateurs des navires de croisière, qui contribuent grandement à un secteur très important et en pleine expansion de notre industrie touristique. Au sujet de la balance des paiements, je me permets d'insister sur l'importance de tout mettre en oeuvre pour tirer le maximum de l'industrie touristique. Ce genre de mesure engendrant des coûts minimes est un pas dans la bonne direction. Je suis donc très heureux de manifester mon appui à ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE

M. Len Taylor (The Battlefords—Meadow Lake, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement pour préciser des choses qui sont apparues dans la presse d'aujourd'hui, des choses qui pourraient avoir une influence sur la période des questions ou être soulevées plus tard dans la journée.

Il y a déjà quelque temps que le caucus néo-démocrate s'inquiète de ne pouvoir obtenir la parole pendant la période des questions pour intervenir au nom des Canadiens qui désirent faire connaître d'autres points de vue dans cette assemblée.

Cette semaine, notre caucus a communiqué à la présidence une analyse de la période des questions. Le Président et les greffiers étudient actuellement cette analyse. Notre caucus attend que le Président termine son examen de notre représentation. Nous pourrions alors le rencontrer et voir comment améliorer notre accès à la période des questions, afin que tous ceux qui ont voté pour nous en 1993 et nous appuient puissent faire entendre leur voix.

L'inquiétude de notre caucus demeure, mais loin de nous l'idée de laisser entendre que le Président aurait pu faire preuve de favoritisme au cours de la période des questions.

Au nom du caucus néo-démocrate et en tant que leader à la Chambre de notre parti, je voudrais dire que nous souhaitons vivement poursuivre nos discussions avec le Président.

Le président suppléant (M. Kilger): Je remercie le député de The Battlefords—Meadow Lake de cette précision qu'il apporte à la Chambre en temps opportun.

Comme il est 11 heures, conformément au paragraphe 30(5) du Règlement, la Chambre passe maintenant aux déclarations de députés au titre de l'article 31 du Règlement.

*Article 31 du Règlement***DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS**

[Français]

LA SEMAINE DE SENSIBILISATION AU SYNDROME DE DOWN

Mme Pierrette Ringuette—Maltais (Madawaska—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais rappeler aux députés de la Chambre que la Semaine de sensibilisation au syndrome de Down se déroule du 1^{er} au 7 novembre 1994.

Environ une personne sur 700 naît avec le syndrome de Down. Durant cette semaine, la Société canadienne du syndrome de Down sensibilise la population aux capacités, aux points forts et aux besoins des Canadiens ayant le syndrome de Down.

Pour un enfant ou un adulte, ainsi que pour les parents, la famille et les professionnels de la santé, de l'éducation, des sciences sociales, le syndrome de Down constitue un défi et ce défi doit être relevé afin que toutes les personnes ayant ce syndrome puissent développer leur plein potentiel.

Ensemble, souhaitons à la Société canadienne du syndrome de Down une excellente semaine de sensibilisation.

* * *

LES DÉPENSES DU GOUVERNEMENT

M. André Caron (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, le président du Conseil du Trésor a déposé mercredi en cette Chambre un budget régulier des dépenses supplémentaires du gouvernement fédéral qui ajoute des dépenses de 1,9 milliard de dollars. Il nous révèle que le gouvernement libéral entend dépenser 5,3 milliards de dollars de plus qu'initialement prévu.

Le ministre des Finances invoque 3,3 milliards de dollars de plus pour le service de la dette, attribuables à son erreur de prévision des taux d'intérêt. Cette dernière augmentation est compensée par une diminution de 3,4 milliards de dollars de prestations d'assurance-chômage.

Sans cette baisse des prestations d'assurance-chômage, les dépenses supplémentaires annoncées cette semaine auraient été non pas de 1,9 milliard de dollars, mais plutôt 5,3 milliards. À quand la prochaine coupure chez les chômeurs? Lors de la prochaine fluctuation des taux d'intérêt? Que le ministre des Finances et son homologue du Conseil du Trésor nous le disent clairement.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

Mme Margaret Bridgman (Surrey—Nord, Réf.): Monsieur le Président, cette semaine est la Semaine de la prévention criminelle et de la sécurité communautaire. Pour moi et pour les électeurs de Surrey—Nord, cela a une signification particulière en raison des nombreuses tragédies qui ont frappé notre communauté ces dernières années.

La liste des victimes ne cesse de s'allonger: Jesse Cadman, Sian Simmonds, Laurie Wood, Linda Williams, Chris Lussier, Paul McDaniel, Graham Niven, Sukhjit Sangha et maintenant Pam Cameron.

On pourrait croire que de telles tragédies saperaient les forces de la communauté. Bien au contraire, elles ont galvanisé les habitants de Surrey qui sont devenus proactifs dans l'espoir d'empêcher d'autres drames de ce genre. Regroupés au sein de mouvements communautaires comme le CRY, les citoyens ont réussi à canaliser leur colère et à la transformer en énergie positive pour faire campagne en faveur du remaniement de notre système judiciaire.

Que cette semaine soit pour tous l'occasion de se rappeler que la législation doit favoriser la création et le maintien d'un partenariat concerté et constructif entre le judiciaire, les forces de l'ordre et les citoyens.

* * *

LE JOUR DU SOUVENIR

M. Rey D. Pagtakhan (Winnipeg—Nord, Lib.): Monsieur le Président, je profite aujourd'hui de l'occasion pour dire un mot concernant le jour du Souvenir, qui aura lieu vendredi prochain, le 11 novembre.

Nous aurons alors une pensée pour nos héros, les anciens combattants morts ou vivants. Dans ma circonscription de Winnipeg—Nord, il y avait un de ces héros de la Première Guerre mondiale, le sous-lieutenant d'aviation Andrew Mynarski, à qui un monument a été dédié le 12 juin dernier.

Le sous-lieutenant Mynarski était vraiment un archétype du héros, en ce qu'il a donné sa vie pour que d'autres aient la liberté, la paix et la prospérité. Il nous a donné un exemple de la générosité, du courage et de l'abnégation que les anciens combattants du Canada ont toujours manifestés.

Le jour du Souvenir ne doit pas seulement rappeler à tous les Canadiens les actes d'héroïsme de nos anciens combattants, mais aussi à rappeler aux parlementaires qu'ils doivent aider les anciens combattants et leurs familles, pour qu'ils puissent vivre de façon indépendante comme ils le doivent.

Le jour du Souvenir nous fournit une occasion de rappeler les actes de nos héros et les sacrifices de leurs familles, ainsi que d'accomplir nos devoirs à leur égard.

* * *

LE PRIX MICHAEL SMITH

M. John Murphy (Annapolis Valley—Hants, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt cette semaine, la Division de l'éducation permanente de l'Université Acadia, dans ma circonscription, a été choisie comme lauréate de 1994 du prix Michael Smith pour la promotion des sciences.

Ce prix est décerné aux personnes et aux groupes qui s'efforcent d'encourager l'intérêt et le talent des jeunes pour les sciences, la technologie, le génie et les mathématiques. Le personnel et les étudiants peuvent être fiers d'avoir été recommandés par

Article 31 du Règlement

un jury composé de leurs pairs dans la promotion et l'enseignement des sciences.

L'Université Acadia et sa Division de l'éducation permanente sont depuis longtemps considérées comme des centres de l'enseignement des sciences.

J'ai eu le plaisir d'assister à la cérémonie qui a eu lieu à Ottawa et je suis fier des réalisations de ce programme exceptionnel.

(1105)

J'encourage tous les députés à rendre hommage avec moi à l'Université Acadia pour cette belle réalisation.

* * *

[Français]

L'ÉNERGIE

M. George S. Rideout (Moncton, Lib.): Monsieur le Président, je demande à la Chambre aujourd'hui de faire le point sur le programme qui vise à rendre plus efficace l'utilisation de notre énergie.

[Traduction]

La semaine prochaine, à Bathurst, les ministres de l'Énergie et de l'Environnement se réuniront pour discuter de mesures volontaires d'économie d'énergie.

En septembre de cette année, les ministres fédéraux des Ressources naturelles et de l'Environnement, de même que des représentants provinciaux dans les mêmes domaines, ont envoyé des lettres à environ 250 présidents directeurs généraux de grandes entreprises industrielles du secteur manufacturier et des secteurs des forêts et du pétrole et du gaz pour leur demander d'adopter des mesures volontaires de réduction des émissions à effet de serre. Jusqu'à maintenant, nous avons reçu environ 100 réponses qui révèlent un appui général à de telles mesures. Il convient de souligner l'appui reçu.

Puissent les efforts que déploieront les ministres la semaine prochaine au Nouveau-Brunswick porter fruit.

* * *

[Français]

LESSOUVERAINISTES

M. Roger Pomerleau (Anjou—Rivière-des-Prairies, BQ): Monsieur le Président, hier, un député du gouvernement reprochait au Bloc québécois la réussite de ses festivités ayant souligné le premier anniversaire du vrai pouvoir avec nos amis, le premier ministre du Québec, de nombreux ministres québécois et plus de 800 sympathisants.

Les souverainistes du Québec n'ont pas peur de se montrer au grand jour et d'afficher leur allégeance envers un Québec souverain. Les rencontres entre souverainistes se font toujours sous les projecteurs.

Pendant ce temps, les petites rencontres secrètes entre le premier ministre du Canada et M. Daniel Johnson se font loin des regards, en catimini, et surtout, sans en avertir la presse. Les fédéralistes sont en train de fourbir leurs armes en vue de la bataille référendaire. Soit! Mais qu'ils le fassent ouvertement.

Cessez de vous cacher, utilisez les mêmes armes que nous, soit la franchise, l'honnêteté intellectuelle et l'ouverture. Face à face, je n'ai aucun doute, nous vaincrons.

* * *

[Traduction]

LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU

M. David Chatters (Athabasca, Réf.): Monsieur le Président, grâce à une fuite bien opportune, nous croyons comprendre que le ministre de la Justice aurait maintenant emporté l'adhésion du caucus libéral sur la question de la réglementation des armes à feu.

D'après le compromis sur lequel les libéraux se seraient entendus, l'enregistrement de toutes les armes à feu se ferait sur une base volontaire sur une période de cinq ans, après quoi il deviendrait obligatoire. Quelle dérobade absolument lâche à l'égard des intérêts de leurs électeurs!

À entendre le ministre de la Justice et le premier ministre, puisque tous les Canadiens enregistrent leurs véhicules automobiles, pourquoi s'opposeraient-ils à l'enregistrement de leurs armes à feu? J'estime cependant que l'enregistrement des véhicules automobiles a surtout constitué une mesure pour imposer aux Canadiens une taxe sur l'utilisation de leur véhicule. Cette mesure pour faire enregistrer toutes les armes à feu constitue en réalité une mesure permettant au gouvernement d'imposer une taxe sur toutes les armes à feu afin de payer ce que coûteront l'application de cette politique injuste en matière d'armes à feu et la bureaucratie qui en résultera.

Je le demande à tous les députés libéraux d'arrière-ban qui pourraient appuyer cette proposition, pensent-ils vraiment représenter les intérêts de leurs électeurs ou s'ils ne font pas simplement qu'obéir au whip libéral?

* * *

[Français]

LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU

Mme Mary Clancy (Halifax, Lib.): Monsieur le Président, la violence est inacceptable dans notre société et les femmes y sont particulièrement vulnérables.

Les armes à feu sont utilisées contre les femmes dans les foyers. La majorité des armes à feu utilisées dans les homicides domestiques ont été achetées légalement. La présence d'armes à feu dans la maison est dangereuse.

Notre gouvernement prend des mesures concrètes pour rendre nos rues et nos foyers plus sûrs en adoptant des lois plus strictes sur le contrôle des armes à feu. Je suis contente d'entendre des représentantes de la Coalition pour le contrôle des armes à feu et des groupes de femmes du Canada nous rappeler l'importance des mesures que nous voulons prendre en cette matière.

* * *

[Traduction]

LES BOURSES DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Mme Dianne Brushett (Cumberland—Colchester): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai eu l'insigne honneur de présenter trois bourses du gouverneur général en sciences de

l'environnement à trois Néo-Écossaises qui étudient au Nova Scotia Agricultural College.

Tracy Shinnars, Charlotte Stratton et Danielle Vienneau ont été les trois seules de l'est du Canada, parmi 25 étudiants de niveau universitaire de toutes les régions du Canada, à recevoir cette haute distinction en sciences de l'environnement. Toutes trois fréquentent le Nova Scotia Agricultural College et prévoient faire des études de troisième cycle en sciences de l'environnement et en médecine.

Ces résultats éclatants en disent long non seulement sur nos étudiants, mais aussi sur la qualité du corps enseignant du Nova Scotia Agricultural College. Je tiens à les féliciter, dans cette auguste Chambre, de leur excellent travail.

* * *

(1110)

[Français]

LE CONTRÔLE DES ARMES À FEU

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, nous avons appris hier qu'un groupe de députés libéraux ont écrit un rapport sur le contrôle des armes à feu demandant au ministre de la Justice de mettre l'accent sur le durcissement des peines des crimes commis avec des armes.

Les députés libéraux entérinent donc la philosophie du lobby des armes qui croit endiguer la violence en imposant des sanctions plus sévères aux criminels.

Or, l'expérience américaine démontre sans l'ombre d'un doute que cette approche est vouée à l'échec.

Au surplus, les recommandations des députés libéraux renient les engagements contractés par le premier ministre lui-même le printemps dernier.

Le Bloc québécois favorise le renforcement des contrôles sur les armes à feu afin d'en réduire l'accès par les criminels. Nous enjoignons donc le gouvernement à ne pas se laisser influencer par l'aile droite du Parti libéral, comme ce fut le cas pour la question des jeunes contrevenants.

* * *

[Traduction]

LE JOUR DU SOUVENIR

M. Jim Hart (Okanagan—Similkameen—Merritt, Réf.): Monsieur le Président, vendredi prochain, dans toutes les villes et tous les villages d'un océan à l'autre, les Canadiens se rassembleront pour honorer la mémoire de nos victimes de la guerre et pour les remercier silencieusement des années de paix que leur sacrifice a permises. Bon nombre de ces femmes et de ces hommes courageux qui ont laissé leur famille et leur foyer pour participer aux guerres dans lesquelles le Canada est intervenu n'ont jamais revu leur pays.

Article 31 du Règlement

Cette année, les cérémonies de commémoration revêtent une importance particulière pour ceux qui ont participé à la Seconde Guerre mondiale. Avec nos anciens combattants, nous rendrons hommage à ceux qui, il y a 50 ans, ont donné leur vie pour défendre la démocratie et la liberté.

Dans la paix et la quiétude de notre extraordinaire pays, la guerre peut nous sembler bien étrangère à notre réalité. Rappelons-nous toutefois que nos marins, les membres de notre marine marchande, nos soldats et nos aviateurs ont payé de leur sang la paix que nous connaissons actuellement.

J'invite tous les Canadiens, le 11 novembre prochain et durant cette année de commémoration particulière, à honorer la mémoire de ceux qui sont absents aujourd'hui parce qu'ils ont estimé légitime de se battre et de mourir pour notre pays, le Canada.

Puissions-nous ne jamais les oublier.

* * *

L'ÉTHANOL

M. Len Taylor (The Battlefords—Meadow Lake, NPD): Monsieur le Président, dans une annonce faite récemment et selon laquelle le gouvernement interdirait le MMT, un additif servant à améliorer l'indice d'octane de l'essence, à compter du mois de janvier, la ministre de l'Environnement a fait valoir que cette interdiction stimulerait la mise au point d'essences plus sécuritaires à base de grain et que le Canada a l'intention de faire la promotion de l'usage de l'éthanol dans d'autres pays.

Je suis en faveur du développement de l'industrie de l'éthanol dans notre pays, notamment dans des localités comme Big River et Turtleford dans ma propre circonscription, en Saskatchewan.

À cet égard, je presse la ministre de l'Environnement de prendre des mesures pour soutenir le développement communautaire de l'industrie de l'éthanol au Canada, y compris en appliquant à l'éthanol l'actuelle exemption de la taxe d'accise fédérale de 8,5c. le litre.

* * *

WALLACEBURG

M. Rex Crawford (Kent, Lib.): Monsieur le Président, les bonnes nouvelles se succèdent au moment où nous nous sortons progressivement de la récession avec courage.

Dans ma circonscription, la ville de Wallaceburg donne le ton. Sur les 24 entreprises qu'elle compte, 17 sont en train d'effectuer des travaux d'agrandissement ou le feront sous peu. Voici quelques exemples: AAR-KEL s'agrandit de 2 000 pieds carrés; Durachrome ajoute 15 000 pieds carrés à sa superficie actuelle; Accurcast mène le bal avec une nouvelle construction de 32 000 pieds carrés, ainsi que de nouvelles machines pour le moulage sous pression.

La croissance de la zone industrielle de cette collectivité laisse présager de meilleures perspectives d'emploi. Wallaceburg joue un rôle moteur dans l'économie du comté de Kent. Je félicite les travailleurs et les dirigeants d'entreprise locaux pour la confiance qu'ils manifestent en l'avenir.

Questions orales

Les politiques libérales réussissent à insuffler un nouvel esprit chez les Canadiens. Quelle bonne nouvelle!

* * *

TOYOTA

M. Janko Peric (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, les gens de Cambridge ont appris une excellente nouvelle hier. Toyota, le fabricant d'automobiles, a annoncé qu'il élargissait ses opérations dans ma circonscription en investissant une somme de 600 millions de dollars additionnels dans l'usine de construction d'automobiles Corolla.

Cette décision créera, d'ici 1997, 1 200 emplois directs de plus et des centaines d'emplois dans les industries connexes. La production annuelle à l'usine passera de 80 000 à 200 000 véhicules.

Hier, Toyota a fait savoir au reste du Canada, et au monde entier, qu'il y avait à Cambridge une main-d'oeuvre compétente et qu'il valait la peine d'y faire des investissements.

Je voudrais remercier Toyota de la confiance qu'elle accorde aux gens de Cambridge et du Canada. Je sais que nous entretenons de longues et d'excellentes relations d'affaires avec cette société à la présence sociale exceptionnelle.

* * *

(1115)

EDMONTON

M. John Loney (Edmonton-Nord, Lib.): Monsieur le Président, Edmonton est reconnue comme l'une des villes ayant le plus de parcs par habitant en Amérique du Nord. Ce système de parcs spectaculaires le long de la rivière, ainsi que le rôle que joue la ville, en tant que porte d'accès aux forêts septentrionales de l'Alberta, ont conduit à la nomination d'Edmonton comme capitale forestière du Canada pour 1994.

On veut ainsi aider les gens à mieux comprendre la nature dynamique des forêts durables, souligner l'importance du secteur forestier pour la prospérité économique de la collectivité, ainsi que reconnaître la contribution historique des forêts à l'essor d'Edmonton depuis deux siècles.

Récemment, j'ai eu l'occasion de participer à la cérémonie de la première pelletée de terre en ce qui a trait au Centre d'interprétation des forêts John Walter. Le centre d'interprétation fait partie d'un projet important de protection du patrimoine comprenant l'aménagement d'un sentier forestier le long de la rivière et d'autres projets éducatifs.

Le Centre d'interprétation John Walter est un excellent exemple de ce qu'on peut réaliser lorsque tous les niveaux de gouvernement, l'industrie, ainsi que les groupes d'intérêt communautaires unissent leurs efforts pour parvenir à réaliser un objectif commun. Ce centre jouera un rôle éducatif important pour les générations futures.

Je voudrais féliciter la ville d'Edmonton et les organisateurs de la Société de la capitale forestière du Canada d'avoir eu l'inspiration et l'initiative nécessaires pour entreprendre ce projet d'envergure.

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'ASSURANCE-CHÔMAGE

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

Depuis moins d'un an, trois différentes estimations du solde de la caisse d'assurance-chômage ont été annoncées. En mars dernier, un déficit de 260 millions, en septembre, un surplus de 240 millions, et en octobre, un surplus de 2,2 milliards. Cette semaine, le Budget des dépenses supplémentaire indique une diminution des prestations d'assurance-chômage de 3,4 milliards de dollars cette année.

Le ministre des Finances confirme-t-il que la caisse d'assurance-chômage aura un surplus supérieur à 2 milliards de dollars dès cette année et qu'il sera utilisé pour réduire la dette accumulée de la caisse?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, au début de l'année, la caisse d'assurance-chômage avait un déficit qui se chiffrait aux environs de 5,9 ou 6 milliards de dollars, je crois.

Cette année, pour l'année encourue, on anticipe certainement un surplus, mais cela va nous laisser quand même avec un déficit cumulatif dans le compte. Je pense qu'il serait prématuré pour moi de vous donner les chiffres, ils seront certainement inférieurs aux 6 milliards, mais je crois qu'il va falloir attendre la fin de l'année. Mais il est clair qu'il va rester encore un déficit à la fin de l'année.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, lors de son budget, le ministre des Finances affirmait que les hausses de cotisations tuaient l'emploi et qu'il créerait 40 000 emplois en diminuant cette cotisation le 1^{er} janvier prochain.

Comment peut-il expliquer qu'avec un surplus de 2,2 milliards de dollars, surplus qui s'accroît très vite, il n'a pas décrété immédiatement une baisse des cotisations à l'assurance-chômage, pour ainsi créer des milliers d'emploi? N'était-ce pas là sa priorité?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je répète encore qu'en dépit du surplus de cette année, le compte cumulatif de l'assurance-chômage sera en déficit. Il est clair qu'il va falloir éliminer ce déficit avant d'avoir un surplus cumulatif.

Cela étant dit, je suis entièrement d'accord avec le député lorsqu'il dit que nous voulons baisser les primes d'assurance-chômage. On est entièrement d'accord avec lui. D'ailleurs c'est la position que j'ai déjà énoncée, et certainement la position du ministre du Développement des ressources humaines.

Ce qui est encore plus important, c'est que lorsqu'on baisse les primes d'assurance-chômage, on va pouvoir les garder à un bas niveau. Cela veut dire qu'il va falloir avoir l'assurance, que le milieu des affaires aura l'assurance que le compte est en assez bonne position pour garder les primes à un bas niveau.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Finances fait un lapsus qui en dit long sur ses intentions et sur ses habitudes. Il a parlé de baisser les primes d'assurance-chômage. En effet, on sait maintenant qu'il est beaucoup plus porté à baisser les primes dont bénéficient les chômeurs qu'à baisser les cotisations que paient les travailleurs.

(1120)

Le ministre ne convient-il pas que cet énorme surplus à la caisse d'assurance-chômage—qui s'accroît très rapidement, je le rappelle—a été occasionné en partie sur le dos des milliers de travailleurs que la réforme du gouvernement a exclus du programme d'assurance-chômage et a empêchés de retirer des prestations?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, je le répète de nouveau, le compte de l'assurance-chômage est encore en déficit. Il va falloir régler ce déficit et d'ailleurs, c'est ce qui est en train de se produire.

J'aurais pensé que le député aurait voulu nous féliciter, féliciter le gouvernement pour le fait que nous sommes enfin en train, en raison de notre philosophie économique, de baisser ce déficit et de nous mettre dans une position de surplus.

Je devrais dire aussi que la raison pour laquelle nous sommes maintenant en train de baisser le déficit et de nous donner un surplus, c'est parce que, comme gouvernement, nous sommes en train de créer des emplois à un niveau record. Je suis très content de dire qu'une fois de plus, le niveau du chômage au Québec a baissé ce mois-ci.

* * *

L'INDUSTRIEPHARMACEUTIQUE

Mme Madeleine Dalfond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, la Loi C-91 protège les fabricants de produits pharmaceutiques qui investissent en recherche et en développement, investissements majeurs dans la région de Montréal.

Dans la plupart des pays industrialisés, ces fabricants profitent d'un cadre législatif qui protège les fruits de leurs recherches pour au moins 20 ans. Or, les fabricants de produits génériques, localisés majoritairement en Ontario, ont fait d'énormes pressions sur le gouvernement afin d'éliminer ces mêmes garanties au Canada.

Ma question s'adresse à la vice-première ministre. Compte tenu de l'importance de l'industrie pharmaceutique d'origine dans la région de Montréal, et compte tenu de l'inquiétude que suscite, dans cette industrie, l'attitude de certains députés libé-

Questions orales

raux, la vice-première ministre peut-elle écarter toute menace de modification au projet de loi C-91 et à sa réglementation?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, dans la question de l'honorable députée, on semble suggérer que seuls les députés libéraux s'intéressent à ce dossier. Évidemment, il y a eu énormément d'intérêt apporté au dossier par les gens qui doivent quand même défrayer les coûts des médicaments à travers le pays, des organismes de toutes sortes, les personnes âgées et autres.

Je veux assurer mon honorable collègue que même si un comité de la Chambre examine le projet de loi C-91, le gouvernement du Canada est très clair dans son engagement de vérifier, tel que prévu dans la loi, toutes les données sur cette loi-ci ou n'importe quelle autre qui doivent être revues en temps et lieu.

La loi originale prévoyait déjà une révision, à un moment donné, du projet de loi C-91. On fera ce qui s'impose, mais il ne faudrait pas croire que parce qu'un comité de la Chambre examine un dossier quelconque, cela change le point de vue du gouvernement.

Mme Madeleine Dalfond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, ma question complémentaire s'adresse au ministre responsable de la région de Montréal.

Est-ce que le ministre pourrait, pour une fois, jouer son rôle de défenseur des intérêts de la région de Montréal et s'engager formellement, devant cette Chambre, à défendre au Cabinet, envers et contre tous, le projet de loi C-91?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, on va respecter la loi, la loi qui exige de faire une révision des règlements avant 1997. C'est la loi que nous allons respecter et j'espère que la députée d'en face veut que nous respections la loi.

* * *

[Traduction]

L'IMMIGRATION

M. Jim Silye (Calgary-Centre, Réf.): Monsieur le Président, le gouvernement a récemment présenté son plan d'immigration de 1995, qui fait beaucoup de bruit pour rien.

Les mesures qui devaient y figurer, mais qui n'y sont pas, portent notamment sur le renforcement de la direction de l'immigration chargée de l'application de la loi. Aucune mesure concrète n'a été prise pour renforcer notre système d'expulsion qui est très inadéquat. Le gouvernement a déclaré que le projet de loi C-44 ferait en sorte que les personnes visées par une ordonnance d'expulsion soient effectivement expulsées.

Ma question est très précise. Quel effet aurait le projet de loi C-44 à l'égard des personnes qui font l'objet d'une ordonnance d'expulsion pour avoir enfreint la Loi sur l'immigration par opposition au Code criminel?

(1125)

Mme Mary Clancy (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question.

Questions orales

J'espère que cela signifie que mon collègue et son parti appuieront le projet de loi C-44. Le projet de loi fera en sorte que les expulsions aient lieu dans les délais prévus et que la législation canadienne soit appliquée de façon adéquate.

M. Jim Silye (Calgary—Centre, Réf.): Monsieur le Président, six classeurs remplis de mandats d'expulsion ont récemment été découverts en Ontario. Ils se trouvaient dans le même bureau que le dossier d'expulsion mal classé de Clinton Gayle, accusé du meurtre d'un policier de Toronto.

Ces mandats portent sur des infractions à la Loi sur l'immigration et ne sont pas, de ce fait, régis par le projet de loi C-44; ils ne sont pas visés par le plan d'immigration de 1995 et ne seraient pas non plus considérés comme prioritaires par le soi-disant groupe de travail du ministre.

Pourquoi le gouvernement, le ministre et le ministère n'ont-ils rien fait cette année pour s'attaquer à l'arriéré énorme et dangereux des ordonnances d'expulsion consécutives à des infractions à la Loi sur l'immigration?

Mme Mary Clancy (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je remercie encore une fois le député de sa question. En fait, j'en suis enchantée parce qu'il subsiste un certain nombre de malentendus à ce sujet.

Les faits rapportés ne sont pas exacts. Ces dossiers n'étaient pas égarés, ils avaient fait l'objet d'un tri au ministère de l'Immigration. Ils ont été introduits dans l'ordinateur du Centre d'information de la police canadienne et ils font actuellement l'objet de la même opération au ministère de l'Immigration.

Je tiens à donner au député l'assurance que les choses se déroulent comme il se doit. Encore une fois, je le remercie de sa question, qui m'a permis de tirer les choses au clair.

M. Jim Silye (Calgary—Centre, Réf.): Monsieur le Président, la secrétaire parlementaire fait grand cas des modestes mesures qui ont été prises pour chasser les immigrants délinquants par la porte arrière, pendant qu'elle-même, le ministère de l'Immigration et les membres de la Commission du statut de réfugié, dont au moins un était lui-même un immigrant illégal, permettent à des milliers de réfugiés qui ont des dossiers criminels d'entrer par la porte avant sans faire l'objet d'un contrôle sécuritaire.

Le ministre ou la secrétaire parlementaire admettront-ils que la section d'identification des réfugiés de la GRC a constaté, pendant la première partie de la présente année, qu'un bon quart de tous les demandeurs à qui l'on a accordé le statut de réfugié au Canada avaient des dossiers criminels ou avaient présenté illégalement plusieurs demandes de statut de réfugié, chose que l'on n'a su qu'après coup?

Mme Mary Clancy (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le député sait ou devrait savoir que ce problème touche tous les pays qui reçoivent des réfugiés.

Le ministre s'est rendu tout récemment en Russie pour examiner les problèmes internationaux engendrés par cette question.

Une conférence internationale portant sur ce très sérieux problème se tiendra d'ici six mois.

Encore une fois, je suis très heureuse de l'intérêt manifesté par le député. J'espère que cela signifie que son parti appuiera le projet de loi C-44 et les efforts du gouvernement pour régler les problèmes liés à la criminalité.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Monique Guay (Laurentides, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de l'Environnement. Lors du Sommet de Rio, le précédent gouvernement s'engageait à stabiliser au niveau de 1990 les émissions canadiennes de gaz carbonique causant un effet de serre, et ce d'ici l'an 2000. Dans le livre rouge, les libéraux s'engageaient à aller plus loin, en promettant une réduction de 20 p. 100 du niveau de 1988 d'ici l'an 2005. Or, la ministre de l'Environnement a admis publiquement, pour la première fois, qu'elle ne saurait réaliser cet engagement électoral.

La ministre entend-elle toujours respecter un des engagements environnementaux le plus fondamental du livre rouge, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre à 20 p. 100 en dessous du niveau de 1988?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je n'ai jamais dit qu'on ne respecterait pas notre engagement. Ce que j'ai dit, c'est que pour arriver à 20 p. 100, qui est la politique établie par le gouvernement du Canada, il faudrait avoir la coopération aussi bien des provinces que celle du secteur privé. C'est pourquoi j'attends fort bien lundi la politique des gouvernements du Québec, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique afin que nous ayons un plan d'action qui ne touche pas seulement aux institutions fédérales, mais qui touche aussi au plan d'action des provinces. Il faut que nous ayons la coopération des provinces pour y arriver. J'espère que la députée d'en face va parler avec son homologue à Québec pour le convaincre d'avoir son plan d'action en collaboration avec le fédéral.

Mme Monique Guay (Laurentides, BQ): Monsieur le Président, comment la ministre concilie-t-elle la réponse qu'elle vient de donner avec ce qu'elle déclarait dernièrement à Vancouver, à l'effet que le gouvernement ne pensait pas pouvoir remplir ses engagements sur le contrôle des gaz à effet de serre?

(1130)

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, la députée d'en face a dit qu'on ne pouvait avoir une Loi sur l'environnement au Canada parce que cela relève de la juridiction des provinces. Son leader était d'accord avec le projet de loi, mais il a voté contre.

Aujourd'hui, elle nous demande de procéder à un plan d'action qui va toucher les industries dans toutes les provinces, sans obtenir la collaboration des provinces.

Questions orales

Je l'ai dit, je le répète aujourd'hui et je le répéterai à Bathurst lundi, nous allons procéder avec toute la force du fédéral pour essayer d'atteindre les 20 p. 100, mais nous avons besoin de la collaboration de tous les gouvernements, y compris celui du Québec. Et j'espère que M. Brassard va se joindre à nous.

* * *

[Traduction]

LA PÊCHE AU SAUMON

M. John Cummins (Delta, Réf.): Monsieur le Président, un document du ministère des Pêches et des Océans révèle que le 25 mars dernier, trois mois avant l'ouverture de la saison de la pêche au saumon, des hauts fonctionnaires du ministère sur la côte ouest ont dit qu'il y aurait un désastre si l'on continuait de respecter si peu les règlements dans le fleuve Fraser. Ils ont dit qu'il pourrait y avoir une pénurie de saumon sockeye, comme en 1992.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas tenu compte de ces avertissements et pourquoi n'a-t-il pas fait en sorte que l'on respecte davantage les règlements, ce qui aurait permis d'éviter le désastre que l'on a connu cette année?

L'hon. Brian Tobin (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Je sais qu'il est très inquiet à propos des stocks de saumon, comme beaucoup de personnes en Colombie-Britannique.

Je ne sais pas de quel document il parle. Bon nombre d'agents chargés de l'application des règlements qui travaillent pour le ministère des Pêches et des Océans dans la région du Pacifique se sont dits préoccupés par le manque de respect des règlements. En fait, comme je l'ai dit, il y a plusieurs semaines, bon nombre de ces préoccupations ne m'ont pas été transmises, et je n'ai pas eu tous les détails à ce sujet.

C'est pourquoi il y a deux jours, en soirée, pendant deux heures et demie, j'ai rencontré 40 agents chargés de l'application des règlements dans la région du Pacifique pour qu'ils me fassent part de leurs préoccupations au sujet de l'état des stocks et de leurs suggestions pour améliorer la situation.

Je me suis engagé à leur présenter, par l'intermédiaire du ministère, un plan vigoureux qui garantira l'application de la loi là où il se fait de la pêche au saumon, pour que nous puissions faire ce qu'il faut faire, dans la limite de nos moyens.

M. John Cummins (Delta, Réf.): Monsieur le Président, j'ai prévenu le ministre le printemps dernier, et d'autres ont tenté de le faire. Il a refusé d'écouter.

Comme nous l'avons appris hier soir au réseau BCTV, au lieu de reconnaître son incompétence, le ministre attise les flammes du racisme en disant: «Les Sto:Lo sont le plus gros maudit problème de conservation dans le fleuve Fraser. . .»

Le président suppléant (M. Kilger): À l'ordre. Bien que toutes les questions, notamment celle-ci, soient importantes, j'exhorte les députés à bien choisir leurs paroles, même si leurs

sentiments sont véhéments et que des débats vigoureux ont lieu à la Chambre.

M. Cummins: Monsieur le Président, je citais les propos du ministre. Il a dit: «Les Sto:Lo sont le plus gros [. . .] problème de conservation dans le fleuve Fraser.» Le ministre admettra-t-il avoir peur qu'une vraie enquête judiciaire le blâme tout simplement pour son incompétence?

L'hon. Brian Tobin (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, si quiconque joue de petits jeux pour tenter de faire des généralisations et adopte une attitude irresponsable envers tout un groupe de personnes en ce qui a trait à l'industrie de la pêche, c'est bien le Parti réformiste, qui s'en prend aux premières nations du Canada, aux immigrants du Canada, aux pauvres du Canada et à tous ceux qui ne partagent pas leurs opinions de droite, bornées et sectaires à l'égard des habitants de ce pays.

M. Cummins: C'est faux.

M. Tobin: Monsieur le Président, permettez-moi de dire une chose. Ce que j'ai dit en Colombie-Britannique, ce que j'ai dit à tous ceux que j'ai. . .

M. Cummins: Nous savons exactement ce que vous avez dit.

M. Tobin: Excusez-moi, vous avez posé une question. Écoutez maintenant la réponse.

Le président suppléant (M. Kilger): À l'ordre. Je rappelle d'abord à tous les députés d'adresser leurs interventions à la présidence. Ensuite, afin que nous puissions faire consigner au compte rendu d'aujourd'hui le plus grand nombre de questions et de réponses possible, il faut que ces questions et ces réponses soient succinctes et brèves.

M. Tobin: Monsieur le Président, ce que j'ai dit à chacun des groupes que j'ai rencontrés en Colombie-Britannique—j'ai rencontré des chefs autochtones, des dirigeants du secteur commercial et des gens du secteur de la pêche sportive—c'est que tous les groupes, sans exception, qu'ils soient arrivés les premiers ou les derniers dans ce pays, doivent se plier à l'obligation de protéger les stocks et de respecter la loi.

(1135)

Peut-être le député cite-t-il des propos hors contexte; ce que j'ai dit, c'est que chaque fois qu'il y a un problème dans quelque groupe que ce soit—commercial, sportif ou autochtone—nous ne nous gênerons pas pour appeler cela un problème et nous prendrons les mesures qui s'imposent pour faire respecter la loi, peu importe où se trouve le problème.

* * *

[Français]

LA MIL DAVIE

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, le consortium Hibernia a octroyé récemment, sans appel d'offres, un contrat à la Saint John's Shipbuilding, au Nouveau-Brunswick. C'est un contrat de 35 millions de dollars qui représente plusieurs centaines d'emplois. Cette décision est scandaleuse

Questions orales

puisqu'il le chantier MIL Davie du Québec avait déjà soumissionné pour ce contrat, contrairement à la Saint John's Shipbuilding qui, elle, ne l'a jamais fait.

Ma question s'adresse au ministre responsable du développement régional au Québec. Comment le ministre explique-t-il qu'il ne soit pas intervenu pour empêcher que le conseil d'administration d'Hibernia octroie sans appel d'offres un contrat de 35 millions de dollars à Saint John's Shipbuilding sans qu'il ait soumissionné, tandis que MIL Davie avait déjà déposé une soumission?

[Traduction]

M. George S. Rideout (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, comme le député le sait, cette question est examinée par l'organisme responsable des opérations d'exploitation du gaz et du pétrole au large des côtes de Terre-Neuve. Un rapport sera publié à ce sujet. Nous ne voulons pas préjuger de ce que fait cet organisme.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis, BQ): Monsieur le Président, comme le ministre responsable du développement régional ne répond pas, je vais poser ma question à la vice-première ministre.

La vice-première ministre ne convient-elle pas que l'octroi de ce contrat, sans tenir compte de la soumission de MIL Davie constitue un geste inacceptable à l'endroit du chantier québécois qui lutte avec tout ce qu'il lui reste d'énergie pour survivre et qui est mieux qualifié pour remplir cette commande?

[Traduction]

M. George S. Rideout (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, comme je viens de le dire, cette question fait actuellement l'objet d'un examen de la part de l'organisme responsable. Il serait malavisé de la part du gouvernement de s'en mêler à ce stade. Au bout du compte, la justice l'emportera.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la vice-première ministre.

Les exécutions extrajudiciaires, les emprisonnements sans procès et la torture sont chose courante en Chine. Comme le premier ministre doit discuter avec les dirigeants chinois de la question du respect des droits de la personne, la vice-première ministre peut-elle nous garantir que, peu après son retour, il fera part à la Chambre des résultats de ses entretiens privés sur cette question?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, dans deux semaines, le premier ministre sera de retour à la Chambre. Le député sera évidemment libre de lui poser toutes les questions qu'il désire, sur n'importe quel sujet.

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.): Monsieur le Président, on peut difficilement qualifier cela de réponse, mais ce genre de chose arrive fréquemment.

Le Canada a participé très activement à l'imposition de sanctions contre la Serbie, l'Afrique du Sud et Haïti. J'aimerais savoir ce que le gouvernement est prêt à faire pour obtenir que la Chine améliore son piètre bilan en matière de droits de la personne. Quelles mesures le gouvernement est-il prêt à prendre?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je crois que le secrétaire d'État (Asie-Pacifique) a très bien répondu à cette question, hier.

* * *

[Français]

LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

M. Jean H. Leroux (Shefford, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. Au printemps dernier, l'opposition officielle questionnait le ministre des Transports quant au fait que deux navires, propriété du gouvernement du Canada, battaient pavillon des Bahamas. Le ministre des Transports avait indiqué qu'il ferait le nécessaire pour vérifier les raisons justifiant cette pratique et nous apporter des explications valables.

(1140)

Est-ce que le ministre des Transports peut nous informer s'il a vérifié les faits et corrigé la situation?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il est vrai qu'on a été avisé de la situation. On a regardé ce qui se passe avec les traversiers, les navires en question. Il est aussi vrai qu'ils portent des drapeaux et même, dans certains cas, que certains membres de l'équipage peuvent venir de l'extérieur.

Nous avons demandé à l'administration de Marine Atlantique d'examiner toutes les implications de faire un transfert de ces navires sous le drapeau canadien. Il y a plusieurs éléments là-dedans, y inclut des frais assez considérables pour faire la conversion, mais nous sommes en train de vérifier la situation.

M. Jean H. Leroux (Shefford, BQ): Monsieur le Président, nous sommes devant un gouvernement qui prend tellement de temps à régler les problèmes. La question a été posée il y a cinq mois déjà.

Quel exemple le ministre des Transports donne-t-il aux armateurs, lorsque lui-même opère des bateaux appartenant au gouvernement du Canada sous pavillon des Bahamas?

[Traduction]

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je comprends l'impatience du député. Nous essayons de faire de notre mieux. Voilà un an que nous sommes au pouvoir. Je suis sûr que tout le monde se rend compte que nous avons essayé, en un an, de faire le maximum.

Je pourrais peut-être ajouter que ce sont des situations qui ont duré pendant des années et des années sous la précédente administration. En huit ou neuf ans elle n'a rien pu faire. Nous allons essayer de régler la chose aussi vite que possible.

*Questions orales***L'AGRICULTURE**

M. Wayne Easter (Malpègue, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture. Le 31 octobre, le département américain de l'Agriculture annonçait la répartition des subventions pour 1994–1995 dans le cadre de son programme de subventions aux exportations. Les exportations d'orge et d'orge brassicole seront subventionnées à concurrence de 2,6 millions de tonnes.

Cinquante mille tonnes sont destinées à la Corée du Sud, ce qui constitue un affront direct pour les exportateurs canadiens et menace leur part d'un marché qu'ils ont ouvert eux-mêmes. Cette mesure commerciale va à l'encontre de l'esprit de notre accord avec les États-Unis et fausse encore davantage les échanges.

Attendu que le ministre a dit du programme américain de subventions aux exportations qu'il avait les pires effets de distorsion au monde, pourrait-il expliquer à la Chambre les mesures que le Canada entend prendre pour contrer cette nouvelle manifestation fort préjudiciable de la politique commerciale américaine?

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, l'exaspération du député à cet égard n'a d'égale que la mienne.

Le gouvernement fédéral est extrêmement déçu que les États-Unis continuent d'appliquer leur programme de subventions aux exportations qui a un effet déstabilisateur sur les marchés. Non seulement sommes-nous profondément perturbés par l'annonce des États-Unis selon laquelle ils subventionneront 2,6 millions de tonnes d'orge et d'orge brassicole, mais nous trouvons particulièrement alarmant le fait que 50 000 tonnes soient destinées à la Corée du Sud.

Le Canada est en train d'envisager quelles seront la forme et la teneur de la protestation qui sera adressée aux États-Unis au sujet de ces subventions. Le ministre du Commerce international et moi-même suivons le dossier de très près.

Comme l'a souligné le député, la situation est d'autant plus exaspérante que c'est le Canada qui a ouvert le marché coréen, non sans mal, et il est donc extrêmement frustrant, c'est le moins qu'on puisse dire, de voir les États-Unis essayer de nous supplanter avec l'aide de subventions à l'exportation. Nous n'allons pas nous gêner pour leur dire.

* * *

LE CLUB LAURIER

M. Ian McClelland (Edmonton–Sud–Ouest, Réf.): Monsieur le Président, la vice-première ministre doit savoir qu'il faut une autorité morale pour gouverner et donner suite aux décisions très difficiles, mais nécessaires qui s'imposent. Cette autorité morale découle en partie de la conviction des gens, selon laquelle tous les citoyens sont vraiment égaux devant le Parlement.

La vice-première ministre pourrait-elle dire aux députés comment les réunions privées et exclusives, qui se tiennent entre

le premier ministre, les ministres d'État et ceux qui sont prêts à payer des frais d'adhésion de 1 000 \$ au Club Laurier des libéraux, peuvent bien créer un climat de confiance entre les citoyens et leur gouvernement?

(1145)

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait pourtant savoir que le Club Laurier est ouvert au public. S'il veut bien prendre la peine de marcher jusqu'au 200, rue Laurier, il pourra obtenir la liste des membres. Le club existe depuis presque une décennie et tout le monde peut s'informer de la contribution de chacun de ses membres.

Le président suppléant (M. Kilger): Je rappelle aux députés que les questions doivent porter sur les responsabilités administratives du gouvernement. Nous frôlons la limite dans ce cas-ci. Je sais que certaines questions ont donné lieu à des situations délicates ces derniers jours. Je demande donc aux députés d'être vigilants.

M. Ian McClelland (Edmonton–Sud–Ouest, Réf.): Monsieur le Président, ma question s'adresse encore à la première ministre suppléante.

Cette semaine, les membres du Club Laurier ont été invités à une réception privée à Montréal. Cette réception était organisée par le sénateur Leo Kolber, qui est lié à la Pearson Development Corporation, groupe aujourd'hui impliqué dans un affrontement contre le gouvernement fédéral au sujet des contrats à l'aéroport Pearson.

La vice-première ministre peut-elle nous dire si elle a consulté le commissaire en éthique sur la pertinence d'un accès aussi exclusif aux ministres d'État ou si cette consultation se fera rétroactivement?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le seul parti représenté à la Chambre qui soit favorable à l'accord concernant l'aéroport Pearson, c'est le Parti réformiste.

* * *

[Français]

LA CONTREBANDE D'ARMES À FEU

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au solliciteur général.

Dans la grande majorité des crimes perpétrés avec des armes à feu au Canada, les armes proviennent de la contrebande en provenance des États-Unis. Le solliciteur général a maintes fois indiqué en cette Chambre que la GRC et les autres services de police intensifiaient leurs efforts pour arrêter la contrebande d'armes.

Le solliciteur général peut-il nous dire ce qu'il a fait concrètement depuis cet engagement et comment la GRC intensifie sa lutte à la contrebande d'armes à feu en provenance des États-Unis?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le programme national de lutte contre la contrebande annoncé en février dernier ne vise pas seulement les cigarettes, mais tous les produits de contrebande, y compris les armes.

La GRC et le ministère du Revenu national consacrent des effectifs supplémentaires à la lutte contre la contrebande d'armes à feu et d'autres produits. Ces deux organismes collaborent davantage, ce qui leur permet de poursuivre les objectifs fixés et de mettre en oeuvre le plan établi, comme nous l'avions promis.

[Français]

M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ): Monsieur le Président, justement, c'est depuis le printemps dernier que le ministre a pris certains engagements.

Peut-il nous dire et nous informer très clairement des résultats concrets, des exemples obtenus par la GRC justement dans la lutte à la contrebande d'armes à feu?

[Traduction]

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je verrai si je peux obtenir d'autres renseignements pour le député.

Je tiens à ajouter que la contrebande d'armes à feu est une question sur laquelle le ministre de la Justice, le ministre du Revenu national et moi-même nous nous penchons dans le cadre d'un train de mesures visant à resserrer le contrôle des armes à feu.

J'espère que la question qui vient d'être posée dénote que le député et tous ses collègues à la Chambre, mais surtout son parti, nous appuieront fortement lorsque nous proposerons ces mesures.

* * *

LES PHARES

M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, le gouvernement a annoncé hier dans un communiqué qu'il va tenir 60 audiences publiques sur l'automatisation des phares. Ces consultations n'ont pas pour but de déterminer si les Canadiens approuvent ou non l'automatisation des phares. Des consultations antérieures ont montré que les localités, les propriétaires d'embarcations, les pêcheurs et les pilotes de la côte ouest ne sont pas en faveur de cette mesure. Ces consultations futures porteront sur la mise en oeuvre de la politique même que le gouvernement avait déjà convenu de ne pas appliquer.

Le ministre des Transports peut-il me dire pourquoi le gouvernement supprime des emplois dont dépend la sécurité publique au lieu de supprimer des emplois de bureaucrates supérieurs et d'économiser ainsi l'argent des contribuables?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, c'est ahurissant de constater que, même un vendredi matin, les réformistes viennent nous dire de ne pas essayer d'économiser l'argent des contribuables.

Le fait est que, aux États-Unis, il ne reste plus qu'un seul phare qui ne soit pas automatisé—et c'est un lieu historique. Le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, un tas de pays automatisent leurs phares.

(1150)

Je comprends l'importance historique des phares de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve, des côtes est et ouest de notre pays.

Si le Parti réformiste voulait être conséquent avec lui-même, il conviendrait avec le *Sun* de Vancouver qu'il est temps d'automatiser nos phares. Il est temps que le Parti réformiste accepte la réalité et les changements technologiques.

M. Jim Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke, Réf.): Monsieur le Président, si le gouvernement veut suivre l'exemple d'autres pays, j'espère que le ministre de la Justice tiendra compte du fait que l'Australie a annulé son système d'enregistrement des exploitations agricoles parce qu'il ne fonctionnait pas.

Dans un article paru dans une publication du ministère des Transports, *West Coast Lighthouses*, on dit que, en dépit des progrès techniques accomplis depuis 200 ans dans l'automatisation du matériel, il a été prouvé que l'élément humain joue un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de donner des avertissements en cas de changements imprévus dans les conditions météorologiques, de mener des opérations de recherche et de sauvetage et de fournir des services essentiels aux marins.

Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi il ne tient pas compte des avis donnés par son propre ministère, compromettant ainsi la sécurité pour économiser de l'argent en éliminant des postes opérationnels plutôt qu'en sabrant dans les postes administratifs?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je répondrai au député que nous ne sommes pas très difficiles à satisfaire au ministère des Transports lorsqu'il s'agit de coupes.

Les gens qui examinent la façon dont nous nous y prenons au ministère admettent que nous nous efforçons d'être le plus équitables possible. Nous tentons de tirer le maximum des progrès technologiques. Nous nous efforçons de garantir aux Canadiens qu'ils voyageront dans les conditions le plus sûres possible.

J'ajouterai que je ne peux pas prendre au sérieux les questions sur les phares posées par un député qui soutient qu'il n'y a rien de

mal dans le contrat de l'aéroport Pearson. Je n'accepterai plus de telles questions venant de lui.

* * *

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'hon. Charles Caccia (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre de l'Environnement et porte sur les changements climatiques.

La semaine prochaine, les ministres fédéraux et provinciaux responsables de l'environnement et de l'énergie se réuniront pour discuter de la réduction des émissions de dioxyde de carbone en raison des changements climatiques.

La ministre peut-elle dire à la Chambre quel genre de collaboration il faudrait obtenir de la part des provinces et du secteur privé pour pouvoir atteindre l'objectif visé, soit une réduction de 20 p. 100 des émissions de dioxyde de carbone d'ici l'an 2005?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le député sait certainement qu'il nous manque environ 11 p. 100 pour atteindre notre objectif en matière de stabilisation à l'heure actuelle.

Même pour atteindre l'objectif minimum fixé par le gouvernement précédent à Rio, il faudrait que le gouvernement fédéral et chacun des gouvernements provinciaux déposent un plan d'action avant la réunion de Berlin.

Nous croyons que la science nous dit que nous devons aller plus loin. Nous sommes convaincus que nous obtiendrons, à la réunion de Bathurst, l'appui de tous les ministres responsables de l'énergie et de l'environnement pour ne pas nous limiter à des mesures volontaires. Nous avons besoin de mesures volontaires, mais nous avons aussi besoin d'autres mesures législatives pour atteindre nos objectifs en matière de stabilisation et pour réduire les émissions de 20 p. 100.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE CINÉMATOGRAPHIQUE

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre du Patrimoine canadien.

Le ministre du Patrimoine n'a pas encore rejeté les recommandations du rapport SECOR sur l'avenir des industries culturelles. Pourtant, les critiques sont unanimes à cet égard: si le ministre applique les recommandations relatives à Téléfilm et visant à n'investir dorénavant que dans des projets présumés rentables sur le plan commercial, c'est toute la question du cinéma indépendant qui sera notamment remise en cause.

Le ministre réalise-t-il que les recommandations privilégiant d'abord les grandes sociétés qui affichent des profits auront pour conséquence d'évacuer toute la dimension culturelle de Téléfilm, et ne convient-il pas que cette approche, strictement commerciale, est de nature à nuire à l'arrivée de nouveaux créateurs sur le marché?

Questions orales

L'hon. Michel Dupuy (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, le rapport SECOR est un rapport d'un consultant qui a des idées et qui a fait des recommandations. La commande avait été passée par un gouvernement conservateur. Il est bien sûr qu'il y a d'autres sources de conseillers, et le ministre du Patrimoine prendra des décisions sur les politiques lorsque le temps sera venu.

Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ): Monsieur le Président, bien sûr que cela a été commandé par les conservateurs, mais à un libéral notoire.

Le ministre ne réalise-t-il pas qu'il est en train de perdre toute crédibilité au sein du milieu culturel, et afin de rassurer une fois pour toutes les créateurs et la relève, entend-il aujourd'hui se dissocier catégoriquement du rapport SECOR, oui ou non?

(1155)

L'hon. Michel Dupuy (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, notre collègue voudrait que l'on prenne des décisions ici en Chambre, tout de suite, en réponse à ses questions.

Les décisions que je prends, je les prends en consultation avec justement les milieux qu'elle prétend défendre, et c'est ce que je suis en train de faire. J'ai répondu. Des politiques seront mises en place après les consultations avec les intéressés.

* * *

[Traduction]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia, Réf.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

Les agriculteurs qui perdent leur terre pour le règlement d'une dette sont traités injustement à cause de l'imposition des gains en capital. Quand la terre est reprise en pareille situation, on considère qu'elle a été vendue pour le montant de la dette et les intérêts, mais ce qui passe pour être le produit de la vente excède habituellement la valeur de la terre elle-même. Il en résulte donc un gain en capital imposable. Le contribuable perd donc sa terre, son gagne-pain, son crédit d'impôt ou sa prestation fiscale pour enfants, et il doit en outre payer l'impôt provincial sur le produit de ce calcul fictif.

Le ministre confirmera-t-il que la Loi de l'impôt sur le revenu sera modifiée pour remédier rétroactivement à cette situation?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Monsieur le Président, j'éprouve un sentiment partagé à l'égard de cette question. Ce qu'il y a de bien, c'est que le député m'en a donné préavis. Ce qu'il y a de moins bien, c'est qu'il l'a fait il y a environ trois mois, de sorte que je ne suis pas certain de me rappeler la réponse.

Le fait est que le ministère a mis la question du député à l'étude et je crois que nous serons en mesure, sinon de répondre à la question de façon exhaustive, du moins de le faire de façon favorable, et nous y travaillons présentement.

Questions orales

M. Lee Morrison (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia, Réf.): Monsieur le Président, si je n'ai pas fait pression pour obtenir une réponse plus tôt après avoir donné préavis de ma question, c'est que le ministre est si rarement à la Chambre.

(1200)

[Français]

Des voix: Oh, oh!

M. Morrison: Quoi qu'il en soit, je remercie le ministre de sa réponse positive et j'attendrai avec une certaine impatience le résultat de la réflexion du ministère.

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances et ministre chargé du Bureau fédéral de développement régional (Québec), Lib.): Permettez-moi cette réplique, monsieur le Président. Dès que j'en ai eu préavis, je me suis présenté chaque jour à la Chambre. Mais après deux mois. . .

* * *

LE GOUVERNEMENT LIBÉRAL

M. Chris Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing, NPD): Monsieur le Président, au cours de la dernière campagne, les libéraux ont promis aux Canadiens de faire régner l'honnêteté et l'intégrité au gouvernement. Plus tôt cette semaine, pourtant, le premier ministre a quitté discrètement Ottawa pour aller rencontrer 350 Canadiens qui avaient versé chacun 1 000 \$ au Parti libéral pour rencontrer le premier ministre.

La vice-première ministre se rappellera que, lorsque le gouvernement précédent s'est livré à des activités semblables, elle et ses collègues ont vertement critiqué le premier ministre d'alors. Comment peut-on concilier ces rencontres secrètes avec des gens qui paient pour rencontrer le premier ministre et l'influencer, et l'insistance avec laquelle le gouvernement a parlé d'honnêteté et d'intégrité?

L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, le député me déçoit. Nous n'avons pas soulevé cette question lorsque son chef a accepté une croisière. Nous comprenons que tous les partis politiques ont besoin, et c'est normal, de recueillir des fonds. Prenons l'exemple du Parti réformiste. On a appris récemment qu'il avait reçu 75 000 \$ de Sabre Energy Limited, 25 000 \$ du Canadien Pacifique, 20 000 \$ de Hollinger Inc. et 15 000 \$ de la société portant le numéro 135482. Il est évident que les partis doivent trouver de l'argent.

Dans le cas du Club Laurier, précisons que tous peuvent en être membres, même les députés néo-démocrates. C'est une association publique. Peut en être membre quiconque se donne la peine de se rendre à quatre rues d'ici, au 200, avenue Laurier.

Je puis vous dire que le Parti libéral, à la différence du Bloc québécois qui refuse de divulguer l'origine des dons qui lui ont été faits avant les élections, est prêt à ouvrir ses registres à tout le monde.

LE COMMERCE INTERNATIONAL

M. Stéphane Bergeron (Verchères, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

Le gouvernement canadien a acheté la paix pour un an avec les États-Unis dans le dossier des exportations de blé en signant une très mauvaise entente.

Dans les questions agricoles en suspens, les États-Unis contestent toujours, en vertu de l'ALENA, les tarifs déposés au GATT par le Canada sur les produits agricoles contingentés, à savoir les produits laitiers, la volaille et les oeufs. La section 424 du projet de loi du GATT déposé au Congrès américain force le président des États-Unis à s'occuper personnellement de ce litige et à faire rapport dans quelques mois.

Le ministre peut-il fait le point sur l'avancement des négociations dans ce dossier précis et nous expliquer pourquoi, à la veille d'un nouveau conflit commercial avec les États-Unis, il n'a pas recours aux mécanismes de conciliation prévus au GATT et à l'ALENA?

[Traduction]

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, la question du député comporte deux volets. Elle concerne tout d'abord l'entente sur le blé que le Canada et les États-Unis ont récemment conclue.

Le député dit qu'il s'agit d'une mauvaise entente. Il devrait savoir que celle-ci nous a ouvert les portes du marché américain comme jamais auparavant dans notre histoire, sauf une année où la production américaine a souffert des pires inondations survenues en 300 ans.

Nous avons obtenu un accès accru pour le blé canadien. Ceux qui prétendent le contraire devraient expliquer pourquoi ils voudraient priver les céréaliculteurs canadiens d'environ 150 millions de dollars en les obligeant à s'engager dans une guerre commerciale.

Pour ce qui est des produits agricoles contingentés, ils faisaient l'objet de pourparlers avec les États-Unis à la fin de l'année dernière et au début de cette année. En juin, les États-Unis ont toutefois préféré axer les efforts uniquement sur la question du blé. J'imagine que, tôt ou tard, ils voudront à nouveau discuter de ces questions avec le Canada.

Cela dit, nous estimons que les équivalents tarifaires que nous avons demandés aux termes du GATT sont parfaitement légitimes et conformes à la pratique internationale. Nous avons indiqué que, si les États-Unis les contestaient, nous défendrions la position du Canada.

PORTS CANADA

Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.): Monsieur le Président, à sa dernière réunion, le conseil d'administration de Ports Canada a décidé de fermer l'élevateur à grain de Churchill.

On a fait parvenir au ministre des Transports une copie de l'ébauche du procès-verbal de la réunion faisant état de cette décision, qui ne plaît guère au chef libéral du Manitoba à l'approche des élections provinciales. Quand le procès-verbal officiel a été publié, la mention de la décision de Ports Canada a disparu comme par magie.

Le ministre des Transports peut-il nous dire qui est responsable de ce maquillage du procès-verbal? S'agit-il du président du conseil, qui est un partisan de longue date du Parti libéral, ou du ministre lui-même?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, pareille question témoigne de toute évidence du manque de respect total du Parti réformiste envers les députés.

Si la députée pense que j'ai maquillé quoi que soit, qu'elle le dise, ici comme ailleurs. Je ne prends pas mes responsabilités de ministre à la légère. S'il y a quelque chose à changer, la députée pourrait peut-être se poser des questions à son propre sujet.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

CERTAINS PROPOS TENUS AU COURS DE LA PÉRIODE DES QUESTIONS

M. Jim Silye (Calgary—Centre, Réf.): Monsieur le Président, je me reporte à l'article 18 du Règlement portant sur les remarques irrévérencieuses ou offensantes.

Plus tôt, durant la période des questions, le ministre des Pêches et des Océans a traité le député de Delta ou les réformistes de «sectaires». Vous n'êtes pas intervenu, monsieur le Président, au sujet de ces remarques, mais, pourtant, lorsque le député de Delta s'est mis à citer les propres paroles du ministre, vous l'avez rappelé à l'ordre.

Monsieur le Président, quelle sera votre décision à ce sujet?

Le président suppléant (M. Kilger): Laissez-moi voir si je peux être utile à la Chambre. Il est évident que j'ai entendu les paroles du député de Delta dont a parlé le député de Calgary—Centre, et j'ai réagi. Cependant, je n'ai pas entendu, par contre, d'autres paroles qui m'auraient amené à intervenir de la même façon et à réagir comme la Chambre le jugerait bon, à l'instar de la présidence d'ailleurs.

Je profite de l'occasion pour rappeler aux députés de toujours utiliser, bien entendu, des termes plus judicieux. Je vais étudier le compte rendu et faire rapport à la Chambre, au besoin.

L'hon. Brian Tobin (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, durant la période des questions,

Recours au Règlement

j'ai utilisé les termes «racistes» et «sectaires» qui sont non parlementaires et je souhaiterais les retirer.

(1205)

Cependant, le député qui vient d'intervenir n'est pas sans savoir que son collègue qui siège tout près de lui a déclaré, dans sa question, que j'avais formulé des observations racistes, ce qui m'a amené à donner la réponse que je retire sans équivoque. Le député pense que ces paroles sont inacceptables et je les retire donc. J'invite mon vis-à-vis à faire de même.

Le président suppléant (M. Kilger): Je remercie le ministre des Pêches et des Océans d'avoir retiré sans équivoque ses paroles.

M. Silye: Monsieur le Président, premièrement, je ne suis pas intervenu dans l'échange entre les députés. Deuxièmement, le député de Delta a employé le mot «raciste» dans le contexte d'une question. Il n'a pas accusé le ministre d'être raciste, car nous savons très bien que le ministre ne l'est pas.

M. Tobin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement! Je comprends très bien, car, en 15 ans de présence à la Chambre, j'ai moi aussi utilisé parfois des mots qu'il ne faudrait jamais employer. Toutefois, le député de Delta a vraiment dit «raciste». Je l'ai entendu et c'est pourquoi. . .

M. Cummins: Racisme.

M. Tobin: Il a effectivement dit «racisme» en parlant de mes commentaires. Je regrette, mais c'est ce qu'il a fait. Je lui demande donc de retirer ses paroles. J'aimerais que les députés du Parti réformiste adoptent des normes au moins équivalentes à celles qu'ils prônent ou exigent de la part des autres députés de la Chambre.

M. John Cummins (Delta, Réf.): Monsieur le Président, je n'ai jamais traité le ministre de raciste. J'ai dit qu'il encourageait le racisme. À mon avis, c'est là une affirmation totalement différente.

M. Tobin: Retirez ce que vous venez de dire; vous l'avez entendu maintenant, monsieur le Président.

Le président suppléant (M. Kilger): Je sais maintenant quelle était exactement le commentaire et je demande au député de Delta de bien vouloir retirer ce qu'il a dit.

M. Cummins: Je le ferai avec plaisir, monsieur le Président.

M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Ce n'est pas que je tiens à poursuivre dans le même ordre d'idées, mais une autre députée, la députée de Mission—Coquitlam, a aussi accusé le ministre des Transports d'avoir falsifié des documents du gouvernement, au cours de la période des questions. Il s'agit là d'une accusation très grave. Inutile de dire qu'elle est beaucoup plus grave que celle qui a été retirée précédemment. J'aimerais que la présidence nous éclaire également sur cette question.

Le président suppléant (M. Kilger): Chers collègues, il y a une différence très fine. Nous nous rappelons que nous devons toujours faire attention aux mots que nous employons. J'ai l'air de me répéter, mais je pense que c'est nécessaire. J'espère que, lorsque nous nous ajournerons aujourd'hui pour une semaine et

Affaires courantes

que nous retournerons dans nos circonscriptions pour retrouver nos familles, nos amis et les habitants de nos circonscriptions, nous réfléchirons à cela.

Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.): Monsieur le Président, je demandais, en fait, un éclaircissement dans ma question. J'espère sincèrement que personne ici ne pense que je mets en doute l'honorabilité d'un député, d'un ministre ou de quiconque.

Je pense que j'ai su montrer, depuis mon arrivée à la Chambre qui remonte à une année ou presque, que je traite les autres avec respect.

Le président suppléant (M. Kilger): Je remercie la députée de Mission—Coquitlam.

AFFAIRES COURANTES

(1210)

[Traduction]

COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 47^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre concernant le choix des affaires qui font l'objet d'un vote en conformité avec l'article 92 du Règlement. Ce rapport est adopté d'office dès son dépôt.

* * *

LA LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE

L'hon. Herb Gray (leader du gouvernement à la Chambre des communes et solliciteur général du Canada, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et la Loi sur la Gendarmerie royale du Canada.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et l'impression en est ordonnée.)

* * *

PÉTITIONS

LES DROITS DE LA PERSONNE

Mme Jan Brown (Calgary—Sud—Est, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter quatre pétitions dûment signées par des électeurs de la circonscription de Calgary—Sud—Est que je représente.

La première pétition porte 54 signatures et la deuxième, 189. Dans les deux cas, les pétitionnaires prient le Parlement de ne pas modifier le Code des droits de la personne, la Loi canadienne sur les droits de la personne ou la Charte des droits et libertés de manière à laisser entendre que la société approuve les relations entre personnes de même sexe, ou l'homosexualité, pour inclure

dans les motifs interdits de discrimination l'expression non définie d'«orientation sexuelle».

LE SUICIDE ASSISTÉ

Mme Jan Brown (Calgary—Sud—Est, Réf.): Monsieur le Président, la troisième pétition porte 41 signatures, et la quatrième, 221.

Dans les deux cas, les pétitionnaires demandent au Parlement de veiller à ce que les dispositions actuelles du Code criminel du Canada interdisant le suicide assisté soient vigoureusement appliquées et de ne pas apporter de modifications à la loi qui auraient pour effet de sanctionner ou de permettre l'aide au suicide ou l'euthanasie passive ou active.

L'EUTHANASIE

M. Ed Harper (Simcoe—Centre, Réf.): Monsieur le Président, je désire présenter deux pétitions au nom des électeurs de Simcoe—Centre. La première porte sur l'euthanasie. Les pétitionnaires demandent que les lois actuelles interdisant l'euthanasie active soient appliquées.

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. Ed Harper (Simcoe—Centre, Réf.): Monsieur le Président, la deuxième pétition que je désire présenter demande au Parlement de ne pas modifier la Loi sur les droits de la personne de manière à y inclure l'expression «orientation sexuelle». Les pétitionnaires craignent que cela n'ait pour effet que les homosexuels bénéficient de la même reconnaissance et des mêmes avantages sociaux que les couples hétérosexuels.

LE SUICIDE ASSISTÉ

M. Darrel Stinson (Okanagan—Shuswap, Réf.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition dûment certifiée par le greffier des pétitions et signée par 36 habitants de ma circonscription, Okanagan—Shuswap.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de n'apporter au Code criminel aucun changement qui autoriserait le suicide assisté ou l'euthanasie, de tel actes minimisant la valeur de la vie humaine. Ils demandent également au Parlement de voir au renforcement des soins palliatifs aux patients en phase terminale.

LES DROITS DE LA PERSONNE

Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur aujourd'hui de présenter trois pétitions à la Chambre.

Dans la première, les pétitionnaires demandent au Parlement de n'apporter au Code des droits de la personne, à la Loi canadienne sur les droits de la personne ou à la Charte des droits et libertés aucune modification qui tendrait à indiquer que la société approuve les relations entre personnes de même sexe ou l'homosexualité, et de ne pas modifier le Code des droits de la personne afin d'inclure l'expression non définie «orientation sexuelle» dans la liste des motifs prohibitifs de discrimination.

LES DROITS DES ENFANTS À NAÎTRE

Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.): Monsieur le Président, dans la deuxième pétition, les pétitionnaires demandent au Parlement de prendre immédiatement des mesures pour modifier le Code criminel et assurer aux

enfants à naître la même protection que celle dont jouissent les autres êtres humains.

LE SUICIDE ASSISTÉ

Mme Val Meredith (Surrey—White Rock—South Langley, Réf.): Monsieur le Président, dans la troisième pétition, les signataires prient le Parlement d'appliquer rigoureusement les dispositions du Code criminel du Canada interdisant le suicide assisté et de veiller à ce que le Parlement ne fasse aucune modification à la loi qui sanctionnerait ou autoriserait l'aide ou l'encouragement au suicide et à l'euthanasie active ou passive.

Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je veux présenter deux pétitions. L'une d'elle est soumise par mes électeurs, qui demandent au gouvernement de veiller à l'application des dispositions actuelles du Code criminel du Canada interdisant le suicide assisté.

LES DROITS DES GRANDS-PARENTS

Mme Daphne Jennings (Mission—Coquitlam, Réf.): Monsieur le Président, j'ai d'autres pétitions à présenter au nom des grands-parents et des petits-enfants du Canada. J'espère sincèrement que notre gouvernement reconnaîtra l'urgence de cesser de punir un important pourcentage d'enfants en les privant du droit de voir leurs grands-parents. Cela aurait dû être fait depuis longtemps.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire visant à assurer aux grands-parents le droit de voir régulièrement leurs petits-enfants doit être débattu sous peu à la Chambre. Je demande à tous les députés d'appuyer les enfants du Canada dans cette demande.

(1215)

LES DROITS DES ENFANTS À NAÎTRE

M. John Murphy (Annapolis Valley—Hants, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole pour présenter trois pétitions venant d'électeurs d'Annapolis Valley—Hants.

La première pétition demande au Parlement d'étendre à l'enfant qui n'est pas encore né la protection que le Code criminel donne aux autres êtres humains.

LE SUICIDE ASSISTÉ

M. John Murphy (Annapolis Valley—Hants, Lib.): Monsieur le Président, la deuxième pétition demande au Parlement de faire en sorte que l'on applique rigoureusement les dispositions du Code criminel du Canada qui interdisent le suicide assisté.

Les pétitionnaires demandent également au Parlement de ne faire aucune modification aux lois qui pourraient permettre l'aide au suicide ou l'euthanasie, ou l'encourager.

LES DROITS DE LA PERSONNE

M. John Murphy (Annapolis Valley—Hants, Lib.): Monsieur le Président, la troisième pétition demande au Parlement de ne modifier ni la Loi canadienne sur les droits de la personne ni la Charte des droits et libertés d'une manière qui pourrait indiquer que la société approuve les relations entre personnes du même

Affaires courantes

sexe et l'homosexualité, et cela comprend toute modification à la Loi canadienne sur les droits de la personne qui inclurait l'expression orientation sexuelle dans les motifs de distinction illicite.

L'ÉTHANOL

M. Rex Crawford (Kent, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole de nouveau, au nom de mes électeurs qui demandent au gouvernement d'appuyer l'éthanol et en particulier l'usine d'éthanol de taille mondiale prévue pour Chatham, en Ontario.

Cette pétition porte le total pour ma circonscription à 11 000 signatures, ce qui est une démonstration extraordinaire d'appui à une industrie de production d'énergie renouvelable qui créera des emplois et sera salubre pour l'environnement.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Peter Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, nous répondons aujourd'hui aux questions n° 72 et n° 73.

[Texte]

Question n° 72—**M. Caccia:**

Au sujet de l'enfouissement de déchets radioactifs à l'usine d'Énergie atomique du Canada Limitée de Chalk River, a) dans quelle mesure, s'il y a lieu, le tritium s'est-il répandu dans l'environnement dans un rayon de 50 km, b) dans quelle mesure la concentration de tritium dans l'eau potable a-t-elle été mesurée et jugée sans danger, c) le site d'enfouissement est-il suffisamment isolé et d) les émanations du site d'enfouissement sont-elles dangereuses pour l'homme?

L'hon. Anne McLellan (ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, en réponse à la question a) les émissions de tritium issues du site d'enfouissement de l'usine d'Énergie atomique du Canada à Chalk River se répandent, dans une certaine mesure, dans un rayon de 50 km autour de l'usine. Cependant, il existe des normes limitant les émissions de tritium afin que les doses qui, hypothétiquement, sont absorbées par le public soient toujours bien en deçà des limites réglementaires fixées par la Commission de contrôle de l'énergie atomique. En réalité, les émissions rejetées par les installations nucléaires ne s'approchent jamais de la limite permise, et la centrale de Chalk River ne fait pas exception à cette règle. Les rejets de tritium issus de la centrale sont très inférieurs au plafond réglementaire.

En réponse à la question b), les concentrations de tritium dans l'eau potable sont vérifiées localement, et les niveaux observés, bien en deçà des limites autorisées pour le public, sont considérés comme sans danger. Des échantillons sont prélevés quotidiennement aux environs de la prise d'eau principale de Pembroke et on en effectue l'analyse chaque mois, afin de s'assurer que les quantités d'émissions n'atteignent qu'une petite fraction de la limite permise.

En réponse à la question c), oui, le site d'enfouissement des déchets radioactifs est suffisamment isolé. Il est situé loin à l'intérieur des limites de la centrale et n'est pas accessible au public. La quantité de tritium qui se répand hors du site est très inférieure à ce qui est permis.

Affaires courantes

En réponse à la question d), le site d'enfouissement des déchets radioactifs est sécuritaire et ne présente aucun risque pour les humains.

Question n° 73—M. Caccia:

Une concentration de 40 000 becquerels de tritium dans un litre d'eau potable est-elle considérée comme sans danger?

L'hon. Anne McLellan (ministre des Ressources naturelles, Lib.): Monsieur le Président, oui, quarante mille becquerels par litre constituent la norme pour l'eau potable. Cela correspond à 10% de la dose limite autorisée pour le public, qui est de 5 millisieverts par année. Même si l'eau potable consommée par une personne contenait 40 000 becquerels par litre à longueur d'année, le rayonnement absorbé par cette personne demeurerait inférieur à la dose limite autorisée pour le public, de même qu'à la dose limite plus basse recommandée par les instances internationales.

[Traduction]

M. Milliken: Je demande que les autres questions demeurent au *Feuilleton*.

Le président suppléant (M. Kilger): Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Kilger): Le secrétaire parlementaire aurait-il l'obligeance de me donner un moment?

Puisque nous nous préparons à rentrer dans nos circonscriptions pour voir nos familles et nos amis et rencontrer nos électeurs, et puisque le jour du Souvenir aura lieu pendant notre semaine de relâche, j'ai pris la liberté de demander au député de Renfrew—Nipissing—Pembroke, le doyen à la Chambre des communes, de dire quelques mots en notre nom.

* * *

LE JOUR DU SOUVENIR

M. Leonard Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Lib.): Monsieur le Président, tous les 11 novembre, des Canadiens prennent un moment pour se souvenir de ceux qui ont servi lors des deux guerres mondiales et de la guerre de Corée. À ceux-là, il faut maintenant ajouter ceux qui ont servi dans les nombreuses missions de maintien de la paix et de pacification où beaucoup de jeunes Canadiens ont perdu la vie.

Lorsque les Nord-Coréens ont passé le 38^e parallèle, l'Organisation des Nations Unies a, pour la première fois, été mise à l'épreuve. Les Nations Unies devaient soit prouver leur utilité au sein de la communauté internationale en assurant la stabilité des frontières soit perdre leur poids dans le monde.

Seize pays ont aidé les Nations Unies. Entre 1950 et 1953, ils ont ramené l'ordre dans cette région troublée du monde. Aujourd'hui, 516 jeunes Canadiens reposent en Corée.

Pendant les deux grands conflits mondiaux, la Marine royale canadienne, l'Aviation royale canadienne, la marine marchande canadienne, l'armée de terre canadienne et des Canadiens ont servi aux côtés d'autres forces alliées et ont joué un rôle important.

Au cours de la Première Guerre mondiale, 66 605 jeunes Canadiens ont perdu la vie. Leurs talents ont été perdus pour le Parlement, les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et toutes les couches sociales.

En 1939–1945, 45 000 jeunes Canadiens ont perdu la vie au combat, et 55 000 sont revenus blessés. En tout, y compris les missions de maintien de la paix, notre grand pays a perdu plus de 114 000 jeunes à la guerre.

(1220)

Pouvons-nous, en tant que députés, comprendre aujourd'hui l'atmosphère qui régnait dans cette enceinte, lorsque le Canada a déclaré la guerre durant la Première Guerre mondiale, la Seconde Guerre mondiale et la guerre de Corée?

Le 1^{er} septembre 1939, l'Allemagne a envahi la Pologne. La Russie a fait de même et la Pologne s'est effondrée. La France et la Grande-Bretagne avaient promis de se porter à la défense de la Pologne et elles ont toutes deux déclaré la guerre à l'Allemagne. Le 7 septembre, la Chambre des communes du Canada a été appelée à siéger pour décider ce que le Canada allait faire. Le 9 septembre, elle a pris la décision d'appuyer la Grande-Bretagne et la France. Le 10 septembre 1939, le Canada est entré officiellement en guerre.

Le Canada a notamment contribué de façon importante aux batailles de Dieppe et de Hong Kong, à la campagne d'Italie, à la bataille d'Angleterre, à la libération des Pays-Bas, à la bataille de l'Atlantique Nord et à la guerre en mer en général, ainsi qu'au débarquement en Normandie et à la campagne qui a suivi. On peut en conclure que, peu importe où ces campagnes ont eu lieu, la guerre demeure toujours l'enfer.

Le comité mixte de la Chambre des communes et du Sénat a recommandé un débat d'une journée, chaque année, à la Chambre sur le rôle international du Canada. C'est un débat extrêmement important. Si nous ne faisons pas en sorte de maintenir la paix dans le monde, nous ne respecterons pas alors la mémoire de ces 114 000 jeunes Canadiens dont j'ai parlé tout à l'heure.

Le monde est témoin de bien des conflits, à l'heure actuelle. Il y a quelque 75 à 80 points chauds dans le monde entier et le plus grand service que nous pouvons rendre, c'est d'essayer de maintenir la paix et de trouver une solution à ces conflits. Ce processus fonctionne, dans une large mesure, le monde d'aujourd'hui.

Au nom de tous les députés, je félicite les quelque 1 700 filiales de la Légion et les remercie d'inviter tous les Canadiens à assister à la cérémonie du jour du Souvenir, le 11 novembre, et à honorer ainsi la mémoire des jeunes Canadiens qui ont abandonné l'école secondaire, l'université, leur carrière, leur emploi à l'usine ou au magasin de quartier, leur travail à la ferme, des gens de toutes les couches de la société qui ont quitté leurs êtres chers pour aller se battre à l'étranger au nom de la liberté et d'un éventuel retour à la paix.

Le Canada a un grand rôle à jouer dans les négociations pour la paix dans le monde. Pensons à nos soldats qui, aujourd'hui même, participent à des missions de maintien de la paix loin de leur famille. Pensons à ces familles qui attendent à la maison le retour de leurs proches. Ces gens restent fidèles à ceux qui sont morts. Si nous ne les appuyons pas et si nous ne jouons pas notre

Affaires courantes

rôle aux tables des négociations et aux Nations Unies, nous ne sommes pas fidèles à nos disparus.

Notre propre négligence pourrait bien provoquer une autre débâcle et entraîner la mort d'autres Canadiens. En quittant la Chambre des communes aujourd'hui, ayons une pensée pour eux. N'attendons pas d'être réunis autour du Cénotaphe vendredi de la semaine prochaine pour penser à eux. Souvenons-nous d'eux 365 jours par année, car ils ont tout sacrifié.

Tous les parlementaires et les Canadiens d'un océan à l'autre devraient s'employer à promouvoir la paix et l'avènement d'un monde meilleur pour les jeunes d'aujourd'hui. Nous ne devons pas négliger nos responsabilités et permettre que des plans internationaux compromettent leur vie.

Pensons aux familles et à tous ces jeunes Canadiens, là-bas, en quête d'un avenir meilleur. En gardant la foi dans les disparus et dans les relations internationales, nous serons effectivement fidèles à leur mémoire.

Monsieur le Président, j'invite tous les députés de la Chambre à se lever pour honorer la mémoire de nos disparus.

[Note de l'éditeur: La Chambre observe un moment de silence.]

[Français]

Le président suppléant (M. Kilger): Avant d'accorder la parole au secrétaire parlementaire, vous me permettrez une note

plutôt personnelle. Je désire porter à votre attention, aujourd'hui, que notre greffier principal, M. Camille Montpetit est arrivé ici, sur la colline, le 4 novembre 1968. C'est donc son 26^e anniversaire.

Au nom de tous ceux et celles qui sont passés devant nous, ainsi que nous, présents aujourd'hui, te remercions de tes bons conseils et ton amitié.

Des voix: Bravo!

[Traduction]

M. Milliken: Monsieur le Président, après ces paroles touchantes de votre part et de la part du député de Renfrew—Nipissing—Pembroke, je crois que la Chambre consentirait à l'unanimité à ce que l'on considère qu'il est 14 h 30, étant donné les progrès considérables que nous avons réalisés aujourd'hui.

Le président suppléant (M. Kilger): Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Kilger): Comme il est 14 h 30, la Chambre s'ajourne au lundi 14 novembre 1994, à 11 heures, conformément aux paragraphes 28(2) et 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 12 h 29.)

TABLE DES MATIÈRES

Le vendredi 4 novembre 1994

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la sûreté du transport maritime

Projet de loi C-38. Motion portant troisième lecture	7673
M. Eggleton	7673
M. MacLellan	7673
M. Gouk	7675
M. Mercier	7677
Mme Brushett	7677
M. Anderson	7679
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	7680

Recours au Règlement

Le Nouveau Parti démocratique

M. Taylor	7680
-----------------	------

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La Semaine de sensibilisation au syndrome de Down

Mme Ringuette-Maltais	7681
-----------------------------	------

Les dépenses du gouvernement

M. Caron	7681
----------------	------

La justice

Mme Bridgman	7681
--------------------	------

Le jour du Souvenir

M. Pagtakhan	7681
--------------------	------

Le prix Michael Smith

M. Murphy	7681
-----------------	------

L'énergie	
M. Rideout	7682
Les souverainistes	
M. Pomerleau	7682
Le contrôle des armes à feu	
M. Chatters	7682
Le contrôle des armes à feu	
Mme Clancy	7682
Les bourses du gouverneur général	
Mme Brushett	7682
Le contrôle des armes à feu	
Mme Gagnon (Québec)	7683
Le jour du Souvenir	
M. Hart	7683
L'éthanol	
M. Taylor	7683
Wallaceburg	
M. Crawford	7683
Toyota	
M. Peric	7684
Edmonton	
M. Loney	7684

QUESTIONS ORALES

L'assurance-chômage	
M. Gauthier (Roberval)	7684

M. Martin (LaSalle—Émard)	7684
M. Gauthier (Roberval)	7684
M. Martin (LaSalle—Émard)	7684
M. Gauthier (Roberval)	7685
M. Martin (LaSalle—Émard)	7685

L'industrie pharmaceutique

Mme Dalphond–Guiral	7685
M. Young	7685
Mme Dalphond–Guiral	7685
Mme Copps	7685

L'immigration

M. Silye	7685
Mme Clancy	7685
M. Silye	7686
Mme Clancy	7686
M. Silye	7686
Mme Clancy	7686

L'environnement

Mme Guay	7686
Mme Copps	7686
Mme Guay	7686
Mme Copps	7686

La pêche au saumon

M. Cummins	7687
M. Tobin	7687
M. Cummins	7687
M. Tobin	7687

La MIL Davie

M. Dubé	7687
M. Rideout	7688
M. Dubé	7688

M. Rideout	7688
Les affaires étrangères	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	7688
Mme Copps	7688
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	7688
Mme Copps	7688
Les pavillons de complaisance	
M. Leroux (Shefford)	7688
M. Young	7688
M. Leroux (Shefford)	7688
M. Young	7688
L'agriculture	
M. Easter	7689
M. Goodale	7689
Le Club Laurier	
M. McClelland	7689
Mme Copps	7689
M. McClelland	7689
Mme Copps	7689
La contrebande d'armes à feu	
M. Bellehumeur	7689
M. Gray	7690
M. Bellehumeur	7690
M. Gray	7690
Les phares	
M. Gouk	7690
M. Young	7690
M. Gouk	7690
M. Young	7690
Les changements climatiques	
M. Caccia	7691

Mme Copps	7691
L'industrie cinématographique	
Mme Tremblay (Rimouski—Témiscouata)	7691
M. Dupuy	7691
Mme Tremblay (Rimouski—Témiscouata)	7691
M. Dupuy	7691
La Loi de l'impôt sur le revenu	
M. Morrison	7691
M. Martin (LaSalle—Émard)	7691
M. Morrison	7692
M. Martin (LaSalle—Émard)	7692
Le gouvernement libéral	
M. Axworthy (Saskatoon—Clark's Crossing)	7692
Mme Copps	7692
Le commerce international	
M. Bergeron	7692
M. Goodale	7692
Ports Canada	
Mme Jennings	7693
M. Young	7693
Recours au Règlement	
Certains propos tenus au cours de la période des questions	
M. Silye	7693
Le président suppléant (M. Kilger)	7693
M. Tobin	7693
M. Cummins	7693
M. Boudria	7693
Mme Jennings	7694

AFFAIRES COURANTES

Comités de la Chambre

Procédure et affaires de la Chambre

M. Milliken	7694
-------------------	------

La Loi sur les relations de travail dans la fonction publique

Projet de loi C-58. Adoption des motions portant présentation et première lecture . .	7694
M. Gray	7694

Pétitions

Les droits de la personne

Mme Brown (Calgary–Sud–Est)	7694
---------------------------------------	------

Le suicide assisté

Mme Brown (Calgary–Sud–Est)	7694
---------------------------------------	------

L'euthanasie

M. Harper (Simcoe–Centre)	7694
-------------------------------------	------

Les droits de la personne

M. Harper (Simcoe–Centre)	7694
-------------------------------------	------

Le suicide assisté

M. Stinson	7694
----------------------	------

Les droits de la personne

Mme Meredith	7694
------------------------	------

Les droits des enfants à naître

Mme Meredith	7694
------------------------	------

Le suicide assisté

Mme Meredith	7695
------------------------	------

Mme Jennings	7695
------------------------	------

Les droits des grand-parents

Mme Jennings	7695
------------------------	------

Les droits des enfants à naître

M. Murphy	7695
---------------------	------

Le suicide assisté

M. Murphy	7695
---------------------	------

Les droits de la personne

M. Murphy 7695

L'éthanol

M. Crawford 7695

Questions au Feuilleton

M. Milliken 7695

Le jour du Souvenir

M. Hopkins 7696